Verkehrs- und Mobilitätskonzept Altenmarkt im Pongau

Bestandsanalyse und Bürgerumfrage



4. November 2026

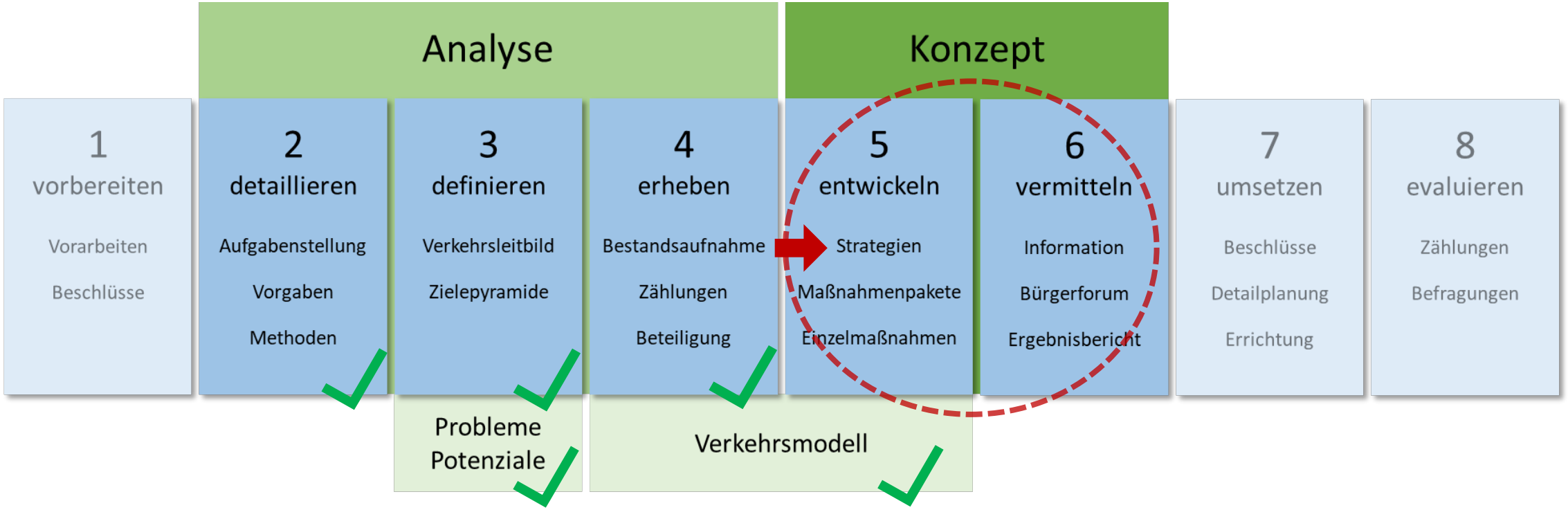
MARKTGEMEINDE
ALTENMARKT IM PONGAU

BVR
Büro für Verkehrs- und Raumplanung
Dipl.-Ing. Klaus Schlosser
6020 Innsbruck - Karl-Kapferer-Straße 5
Telefon 0512/575737 81
office@bvr.at - www.bvr.at

Agenda

1. Vorgehensweise
2. Bestandserhebung
   - Kurzcharakteristik
   - Fußverkehr
   - Radverkehr
   - Öffentlicher Verkehr
   - Motorisierter Individualverkehr
3. Problem- und Potenzialanalyse
   - Online-Befragung
   - Vor-Ort-Erhebung
4. Ausblick

Ablaufplan Mobilitätskonzept



Methodische Vorgehensweise

1 Ausgangslage









Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individualverkehr
• Erreichbarkeiten • Gehsteige • Querungen • Fokusbereiche	• Erreichbarkeiten • Lokales Netz • Regionale Verknüpfung • Zielnetz	• Liniennetz • Güteklassen • Haltestellen • EFA-Shuttle	• Straßennetz • Verkehrsentwicklung • Verkehrsaufkommen • Verkehrsmodell • Geschwindigkeitsregime

2 Zielnetze

→ auf Basis des Bestandes werden in Abstimmung mit der Gemeinde Zielnetze festgelegt

3 Maßnahmen

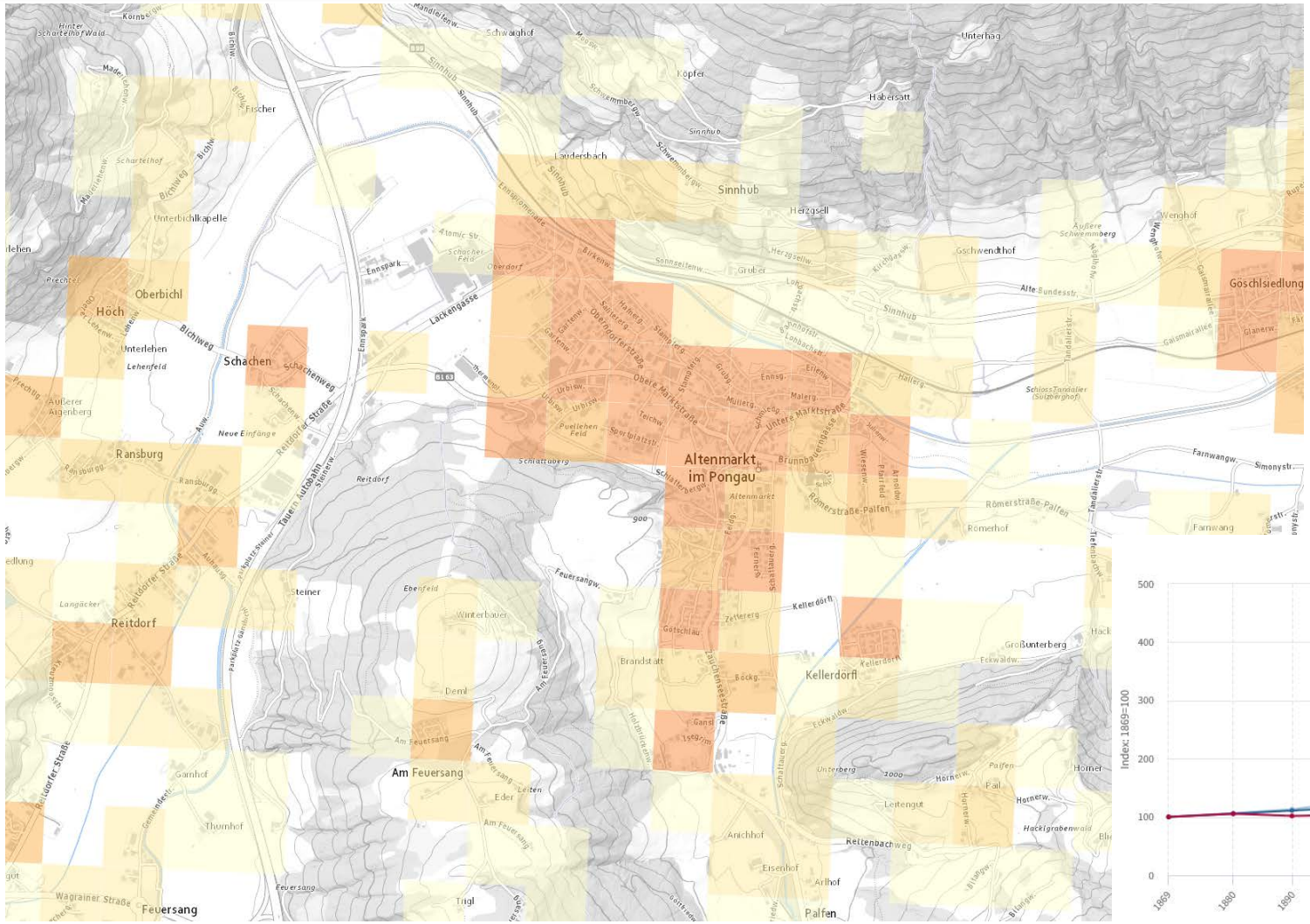
→ entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung der Zielnetze werden ausgearbeitet

Agenda

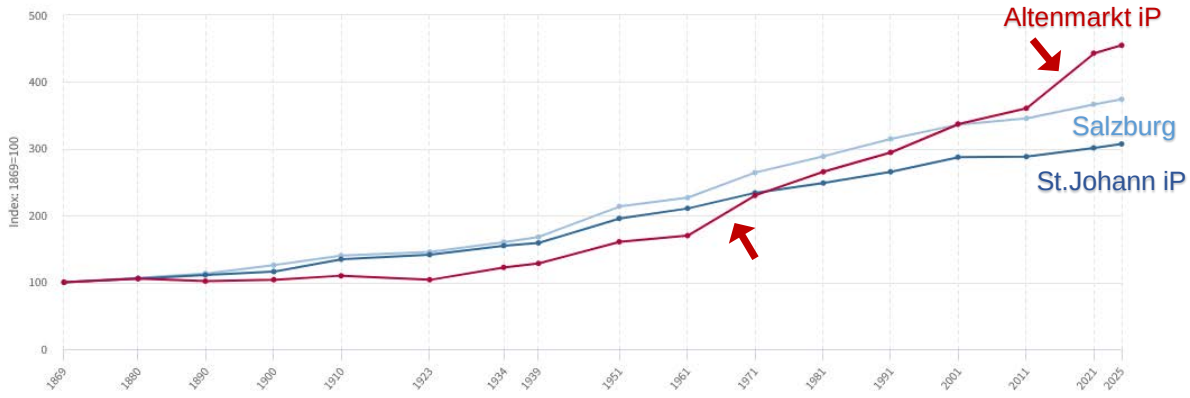
1. Vorgehensweise
2. Bestandserhebung
   - Kurzcharakteristik
   - Fußverkehr
   - Radverkehr
   - Öffentlicher Verkehr
   - Motorisierter Individualverkehr
3. Problem- und Potenzialanalyse
   - Online-Befragung
   - Vor-Ort-Erhebung
4. Ausblick

Kurzcharakteristik

Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungszahl in 250m-Rasterzahl



- 4.705 Einwohner (Stand 01.01.2025)
- 1.934 Haushalte (Stand 31.10.2023)
- Haushaltsgröße 2,4 (Stand 31.10.2023)



Kurzcharakteristik

Pendlerströme

STRUKTURDATEN 2024

2.507 Erwerbstätige am Wohnort

1.270 Auspendler (51 %)

234 davon nach Radstadt (19 %Pkte)

Index des Pendlersaldos 120,1

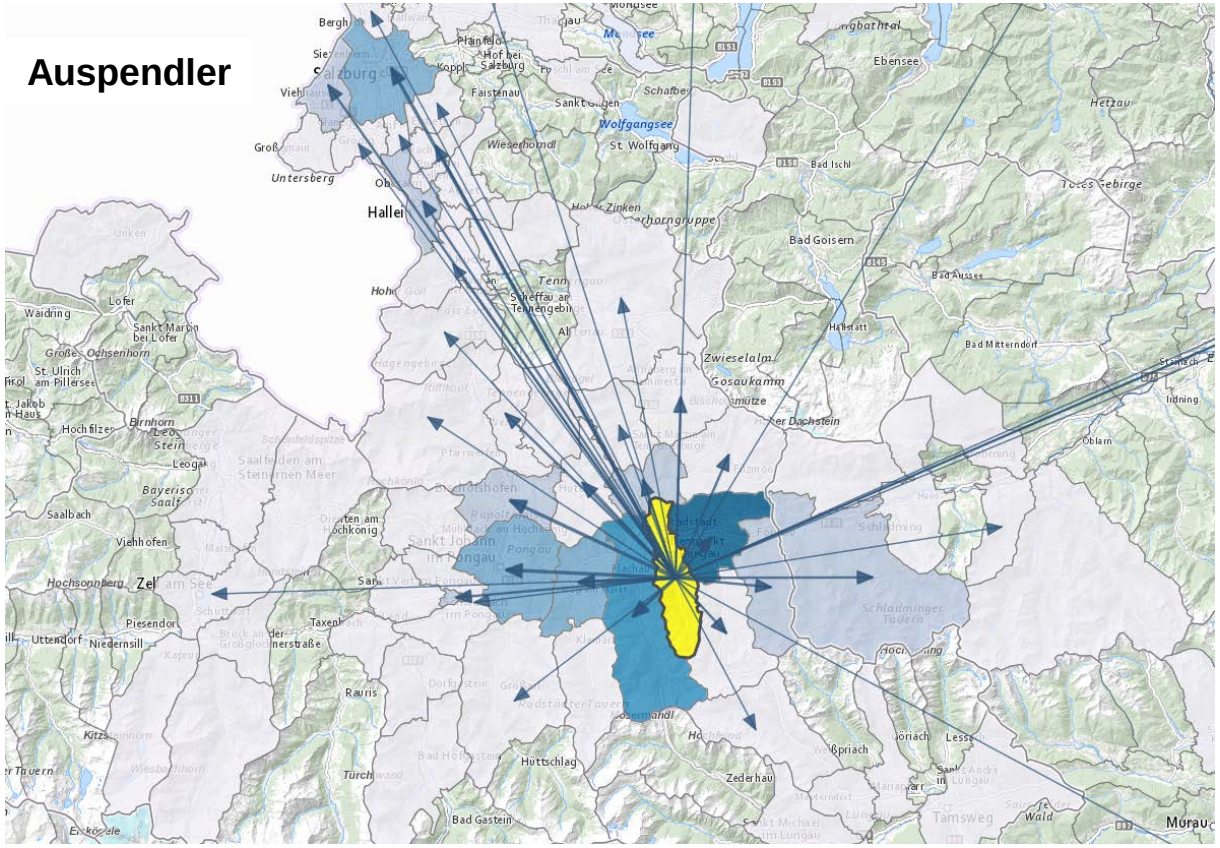
353 Nichtpendler

884 Binnenpendler

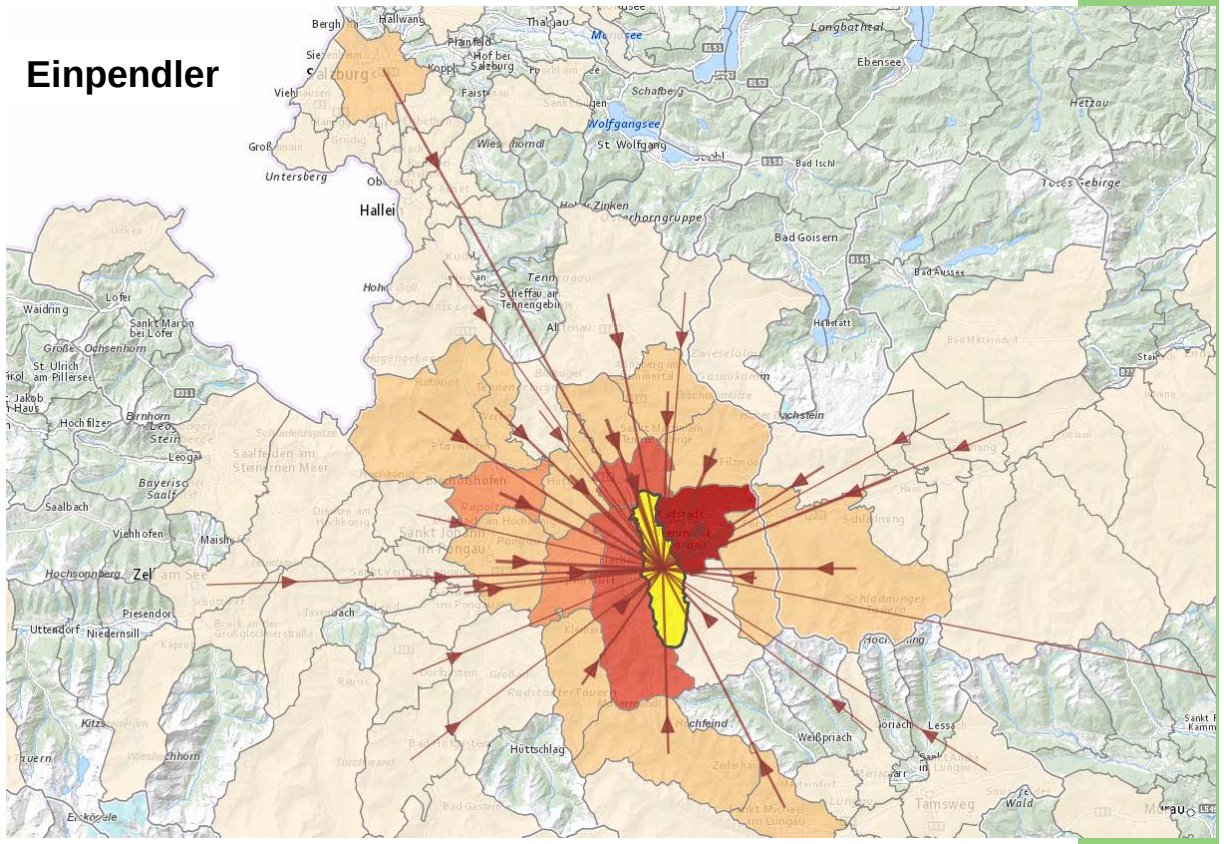
3.011 Erwerbstätige am Arbeitsort

1.774 Einpendler (59 %)

Auspendler

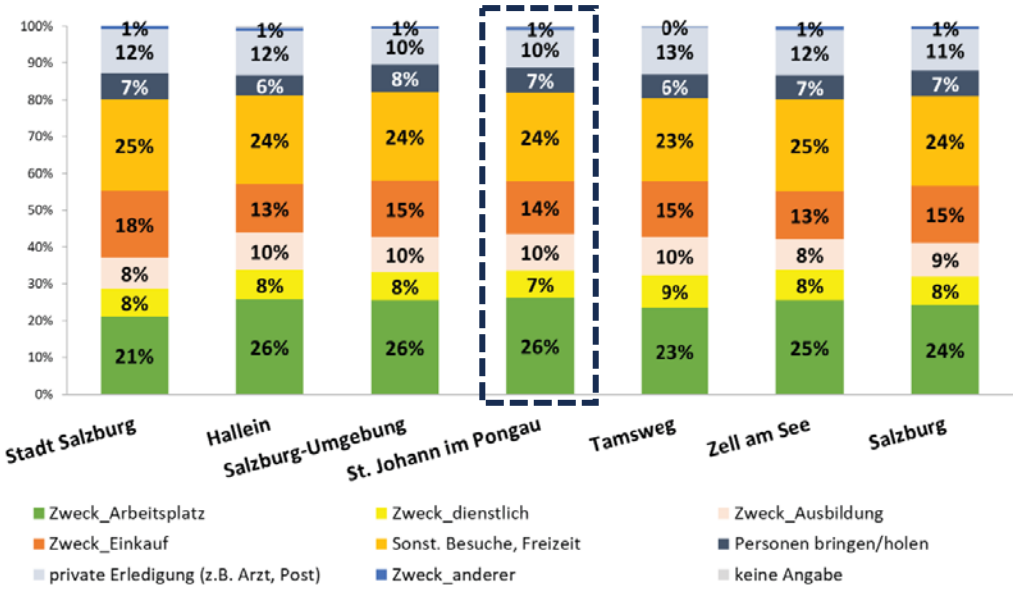


Einpendler

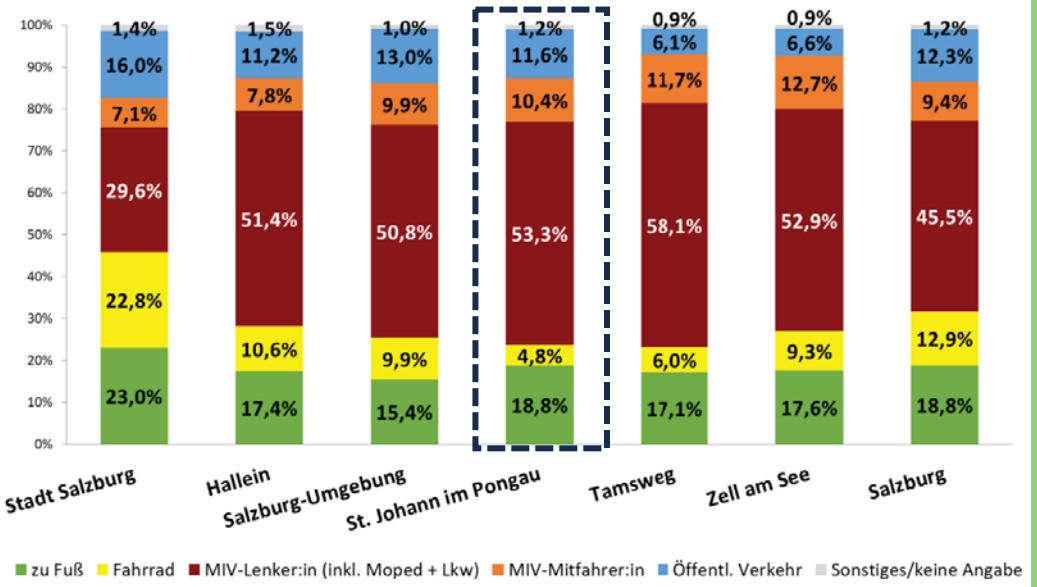


Kurzcharakteristik

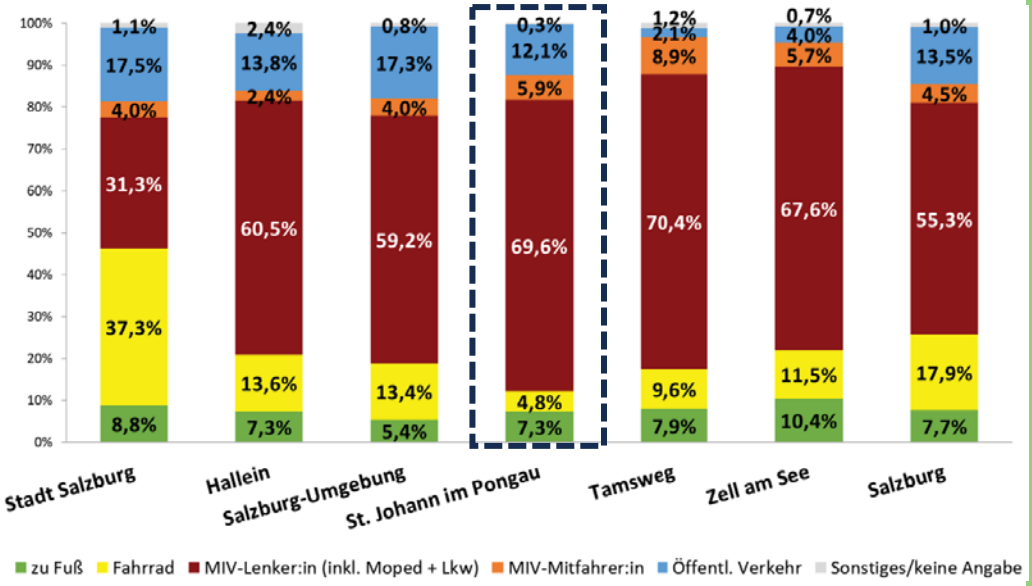
Mobilitätserhebung Land Salzburg



Wegezwecke 2022



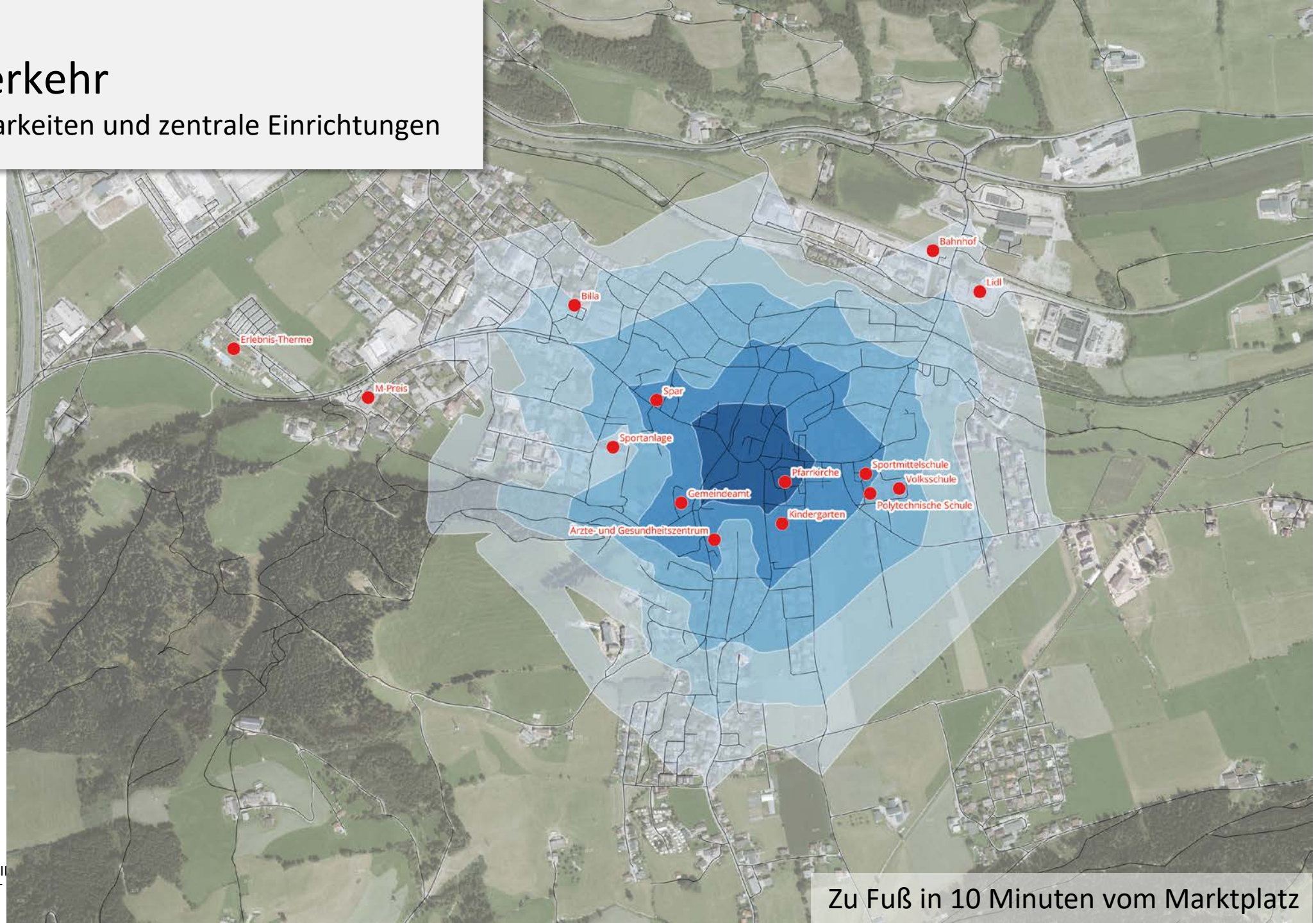
Verkehrsmittelwahl 2022 aller Wege



Verkehrsmittelwahl 2022 aller Wege zur Arbeit

Fußverkehr

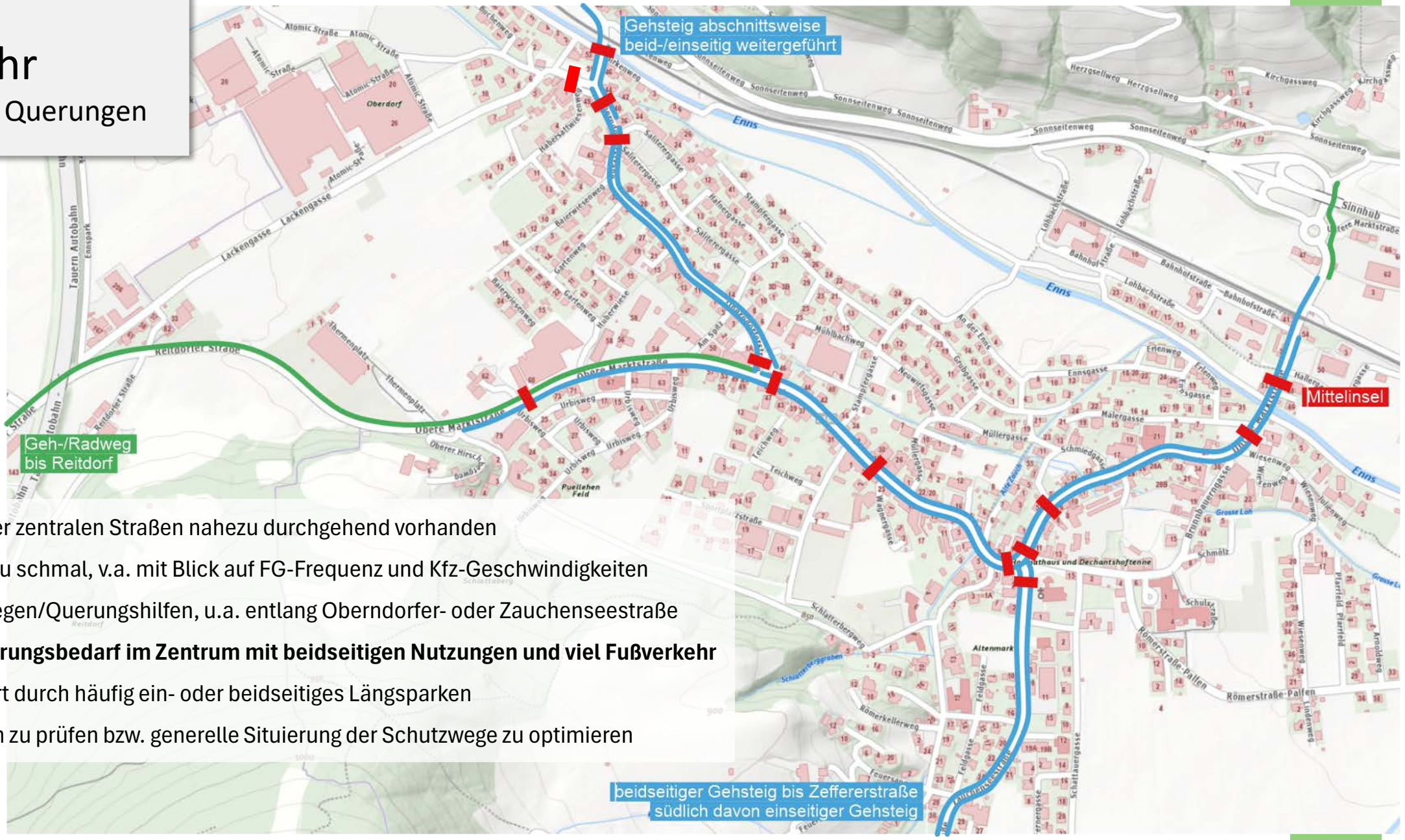
Erreichbarkeiten und zentrale Einrichtungen



Zu Fuß in 10 Minuten vom Marktplatz

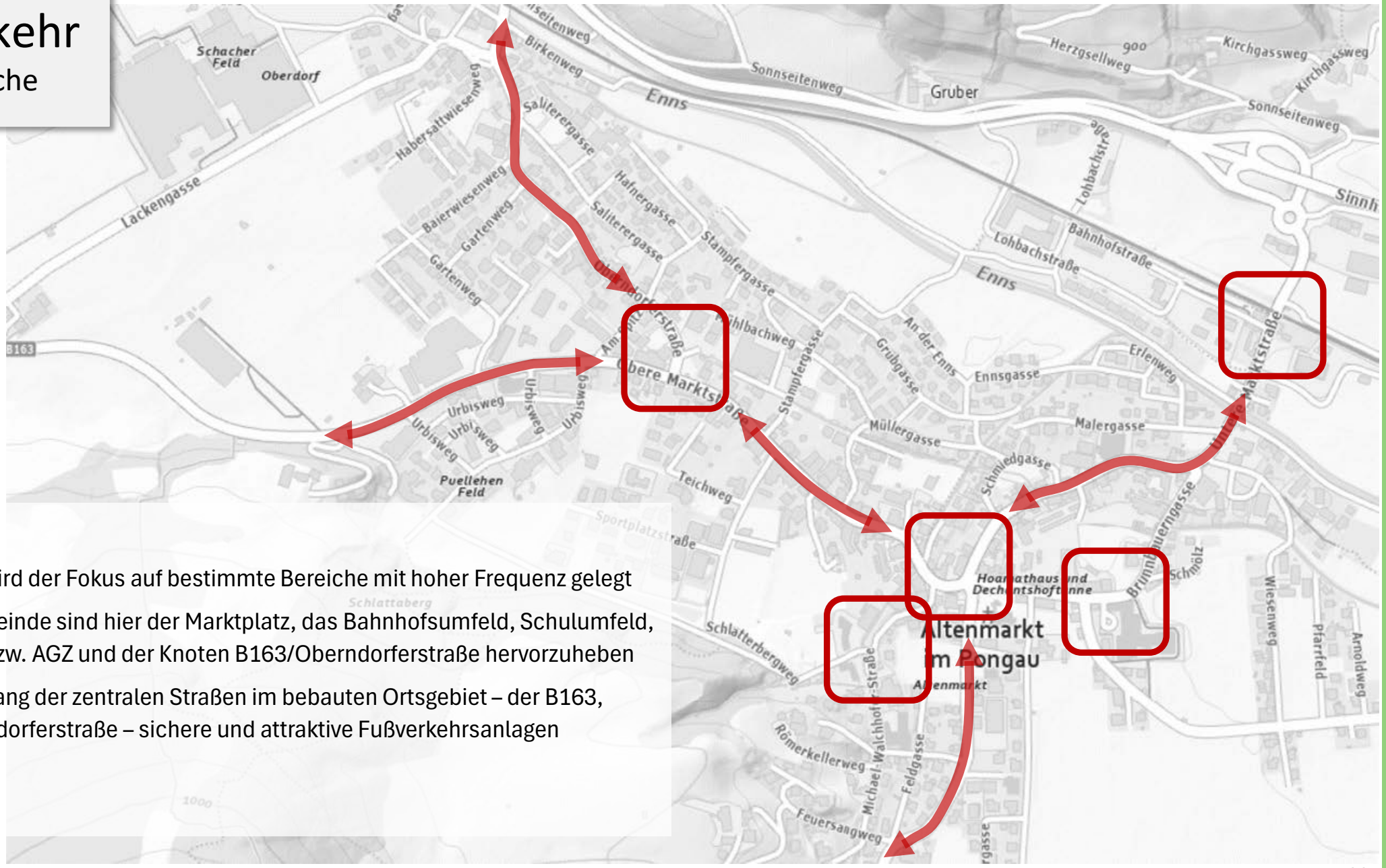
Fußverkehr

Gehsteige und Querungen



- Gehsteige entlang der zentralen Straßen nahezu durchgehend vorhanden
- teilweise (deutlich) zu schmal, v.a. mit Blick auf FG-Frequenz und Kfz-Geschwindigkeiten
- Lücken bei Schutzwegen/Querungshilfen, u.a. entlang Oberndorfer- oder Zauchenseestraße
- **durchgehender Querungsbedarf im Zentrum mit beidseitigen Nutzungen und viel Fußverkehr**
- Querungen erschwert durch häufig ein- oder beidseitiges Längsparken
- teilweise Sichtweiten zu prüfen bzw. generelle Situierung der Schutzwege zu optimieren

Fußverkehr
Fokusbereiche



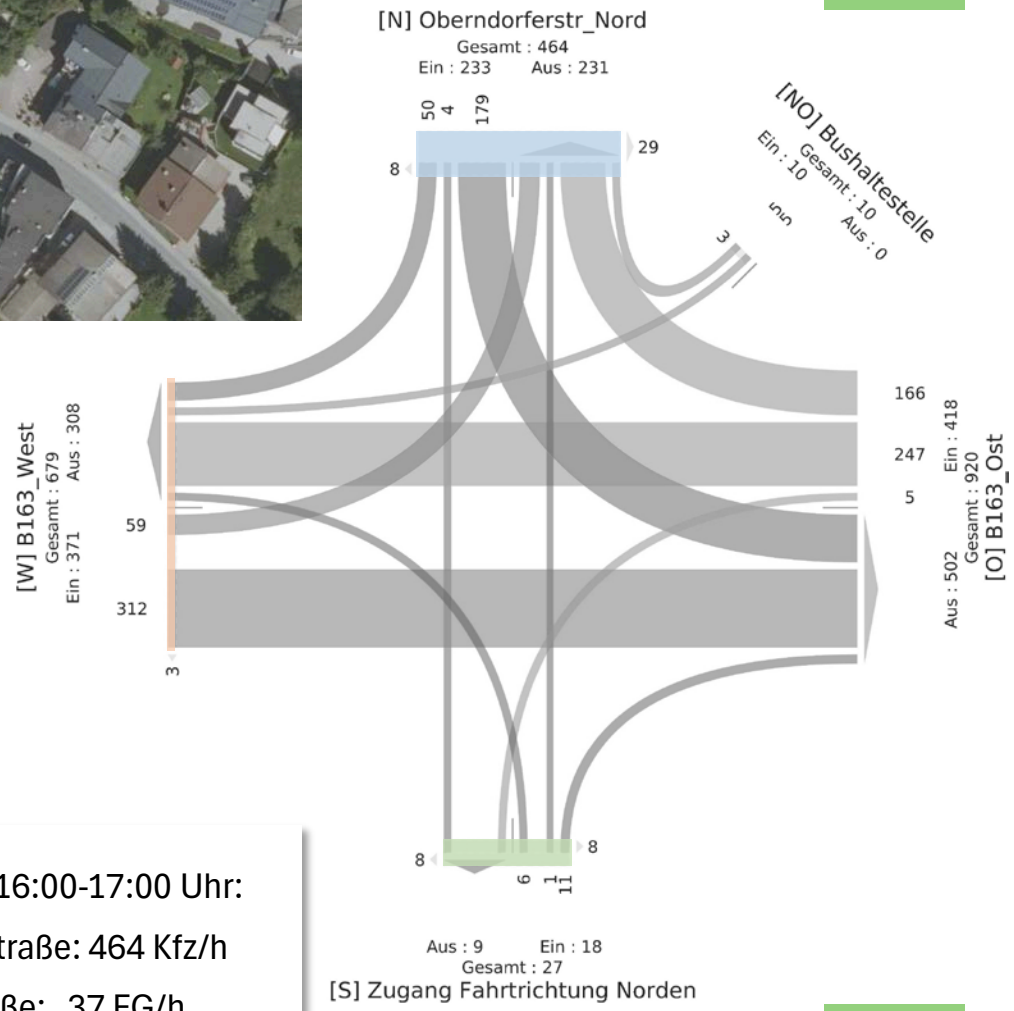
- im Fußverkehr wird der Fokus auf bestimmte Bereiche mit hoher Frequenz gelegt
- in der Marktgemeinde sind hier der Marktplatz, das Bahnhofsumfeld, Schulumfeld, Gemeindeamt bzw. AGZ und der Knoten B163/Oberndorferstraße hervorzuheben
- zudem sind entlang der zentralen Straßen im bebauten Ortsgebiet – der B163, L252 und Oberndorferstraße – sichere und attraktive Fußverkehrsanlagen erforderlich

Fußverkehr

Knoten Hauptstraße (B163) / Oberndorferstraße







Abendspitzenstunde am Do. 12.03.2026 16:00-17:00 Uhr:

- Querschnittsbelastung Oberndorferstraße: 464 Kfz/h
- querende Fußgänger Oberndorferstraße: 37 FG/h

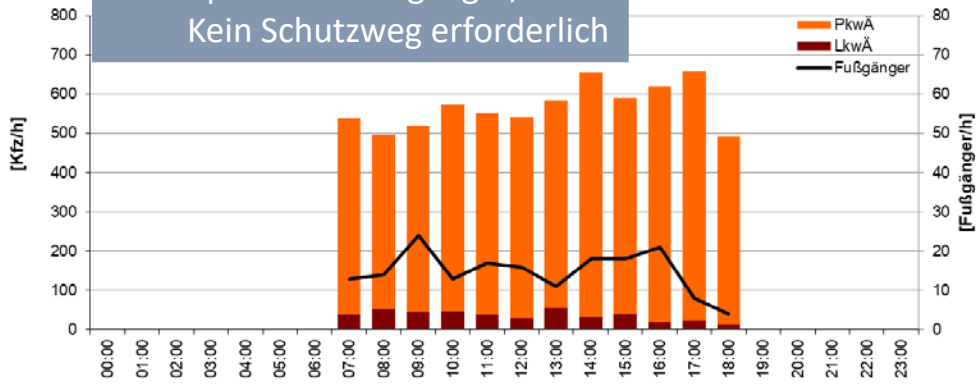
Fußverkehr

Zählstellen Schutzwege

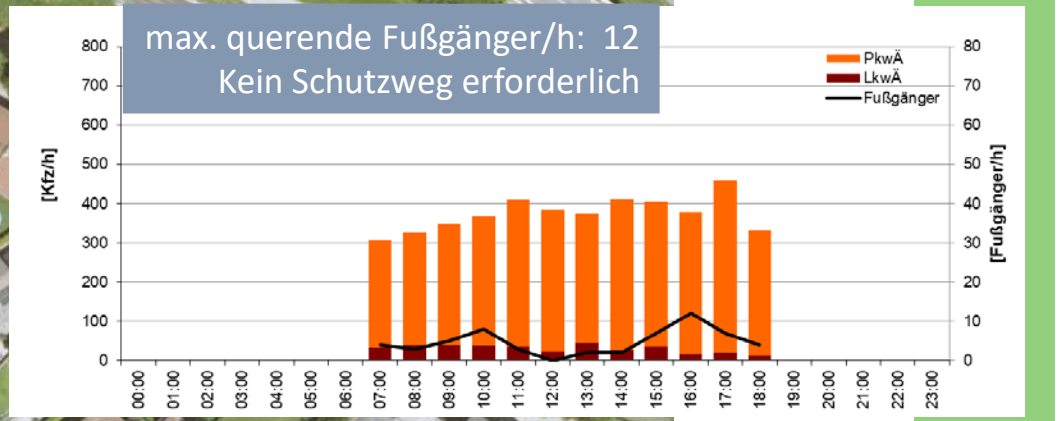
Do. 24.September 2026



max. querende Fußgänger/h: 24
Kein Schutzweg erforderlich

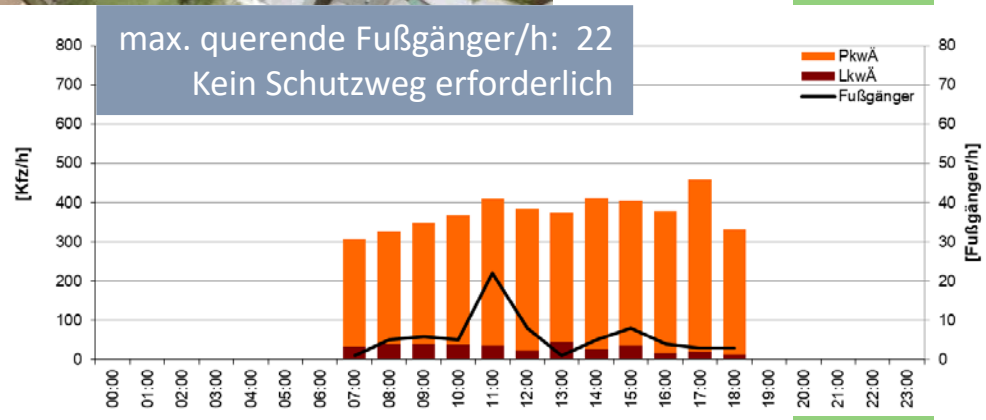


max. querende Fußgänger/h: 12
Kein Schutzweg erforderlich

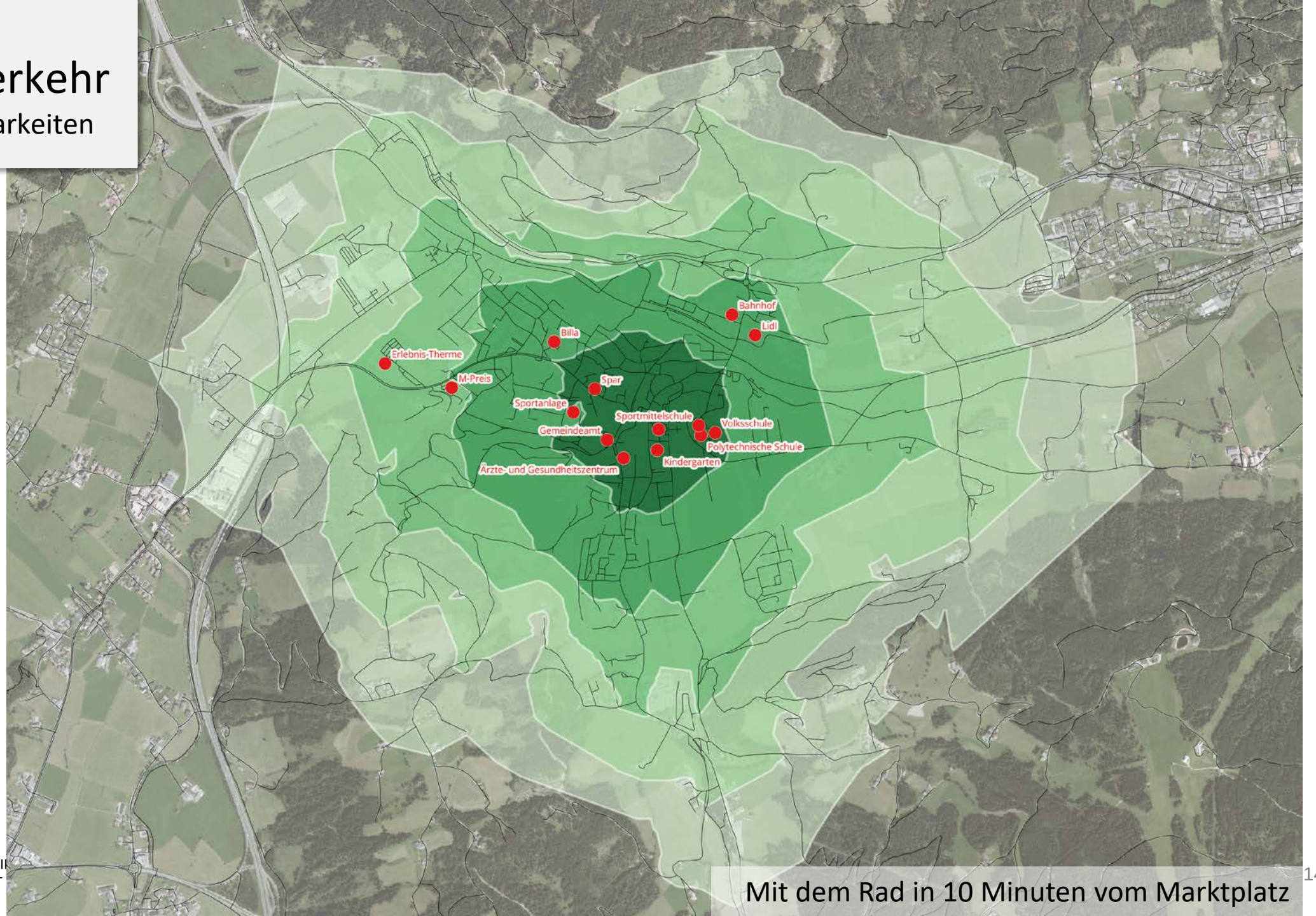


max. querende Fußgänger/h: 69
Schutzweg erforderlich

max. querende Fußgänger/h: 22
Kein Schutzweg erforderlich



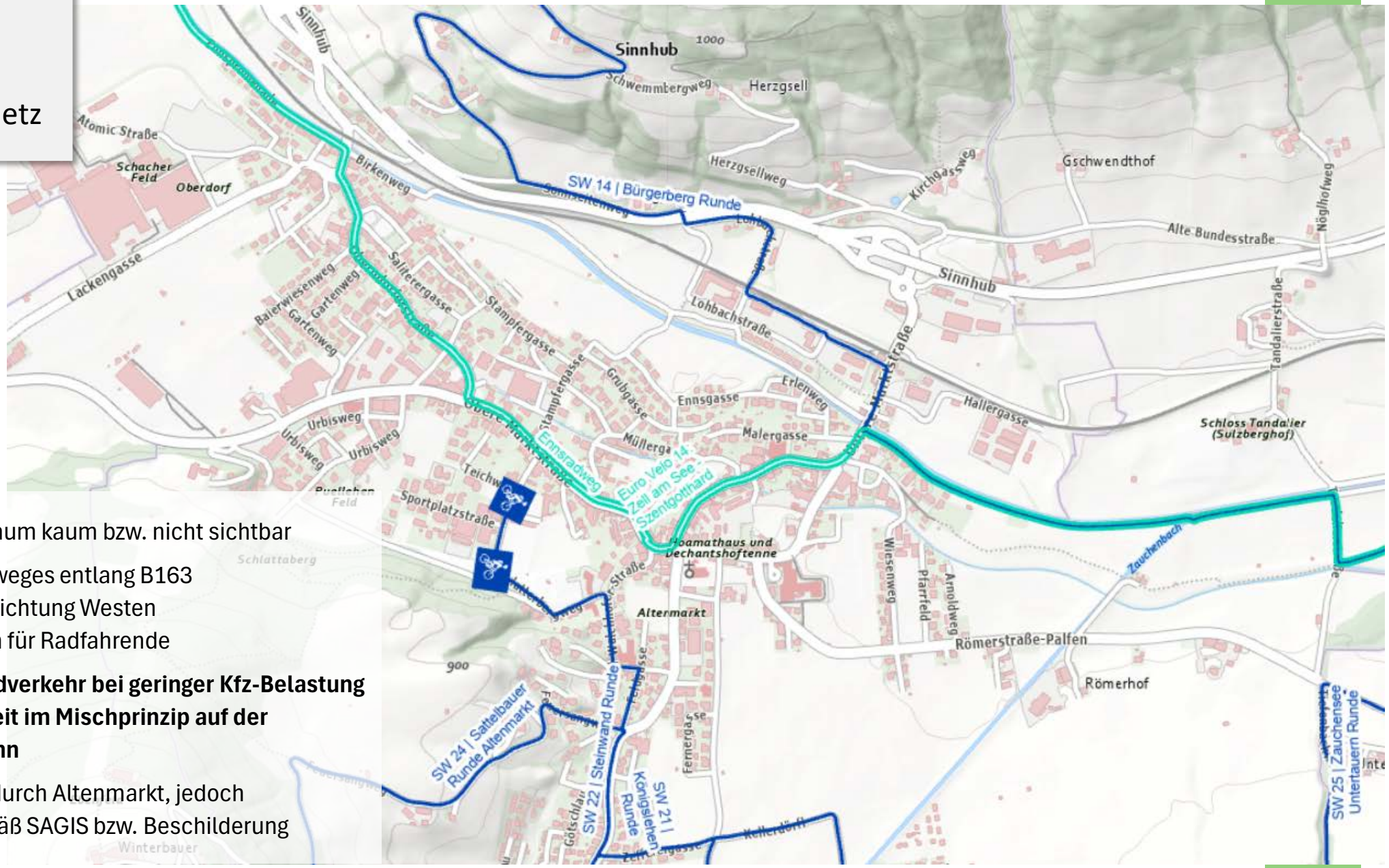
Radverkehr
Erreichbarkeiten



Mit dem Rad in 10 Minuten vom Marktplatz

Radverkehr

Lokales Radverkehrsnetz

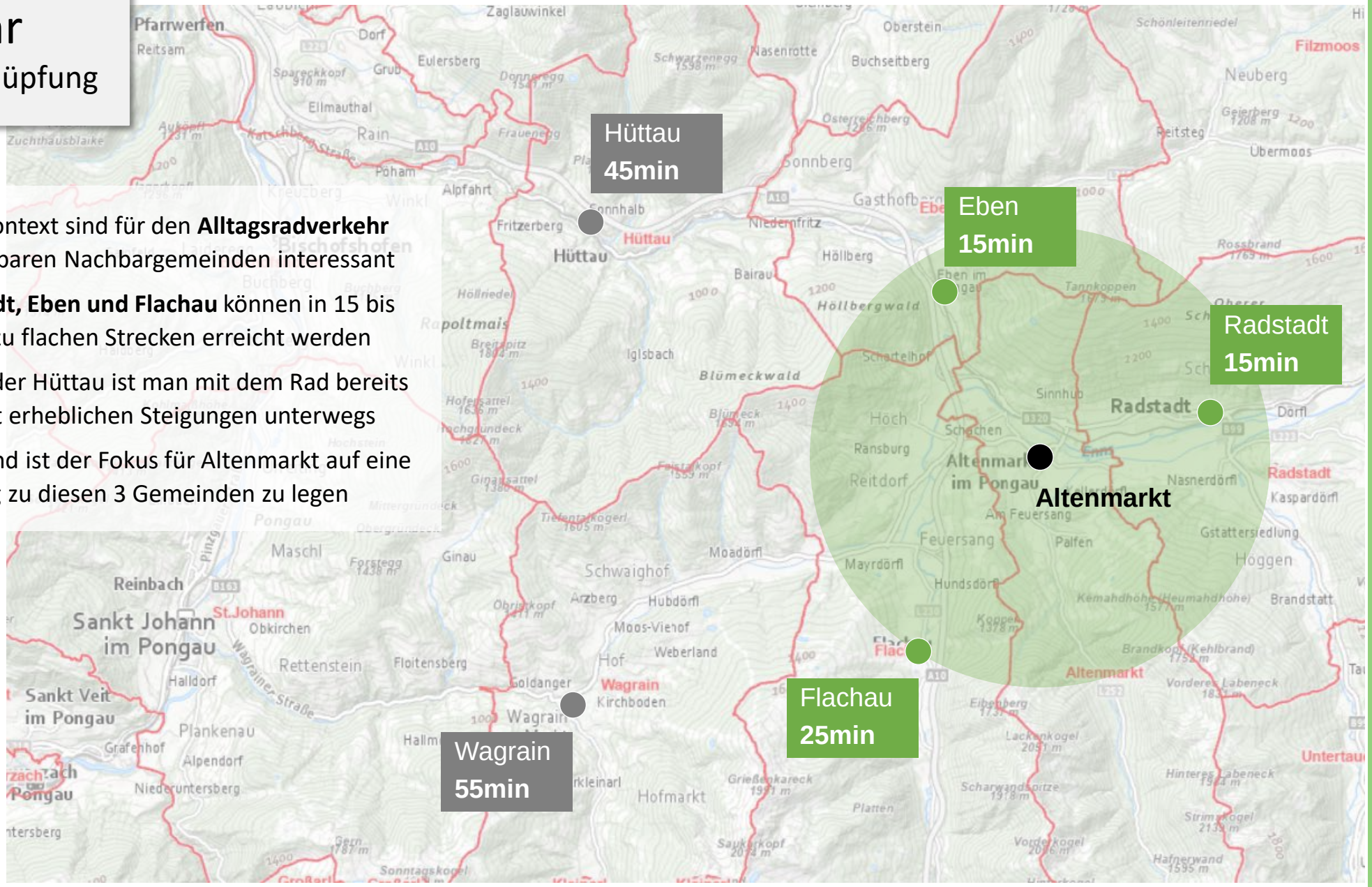


- Radverkehr im öffentlichen Raum kaum bzw. nicht sichtbar
- mit Ausnahme des Geh-/Radweges entlang B163 ab der Oberndorferstraße in Richtung Westen keine ausgewiesenen Anlagen für Radfahrende
- **anzumerken ist, dass der Radverkehr bei geringer Kfz-Belastung und niedriger Geschwindigkeit im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt werden kann**
- Ennsradweg bzw. EV14 führt durch Altenmarkt, jedoch unterschiedliche Routen gemäß SAGIS bzw. Beschilderung

Radverkehr

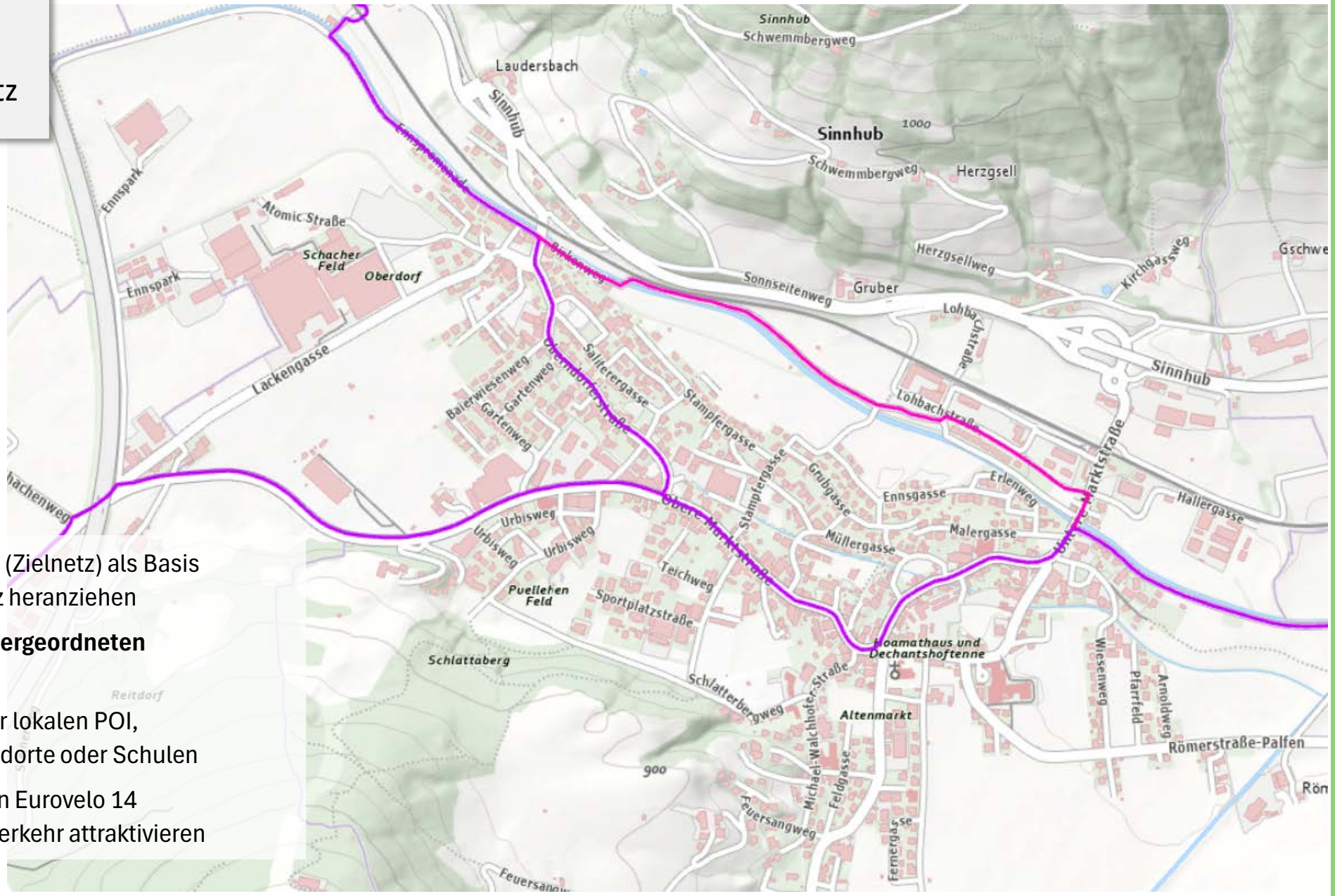
Regionale Verknüpfung

- im regionalen Kontext sind für den **Alltagsradverkehr** v.a. die unmittelbaren Nachbargemeinden interessant
- die Orte **Radstadt, Eben und Flachau** können in 15 bis 25min auf nahezu flachen Strecken erreicht werden
- nach Wagrain oder Hüttau ist man mit dem Rad bereits 45 bis 55min mit erheblichen Steigungen unterwegs
- dementsprechend ist der Fokus für Altenmarkt auf eine gute Verbindung zu diesen 3 Gemeinden zu legen



Radverkehr

Radverkehrs-Zielnetz

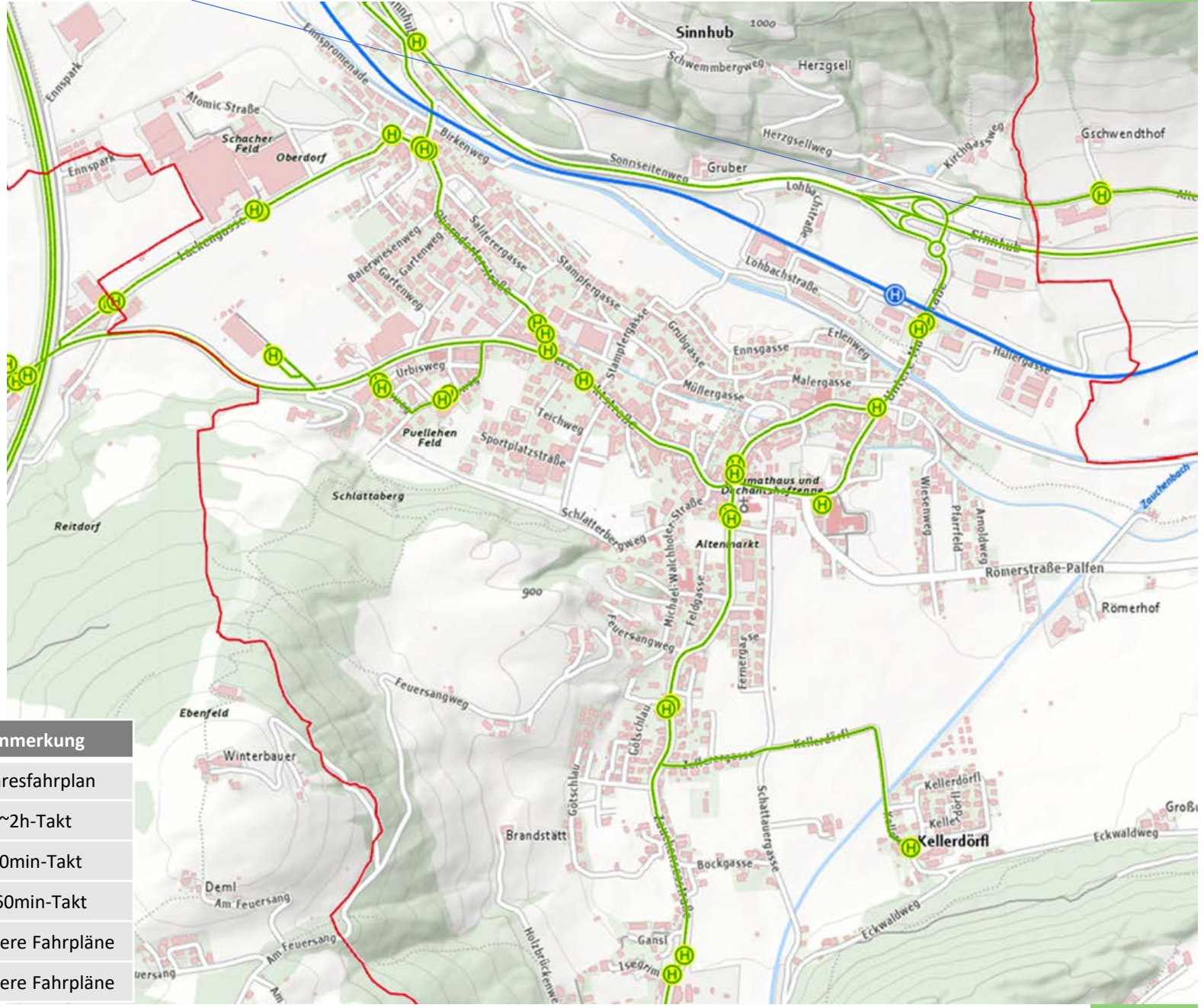


- definierte Landesradrouten (Zielnetz) als Basis für lokales Radverkehrsnetz heranziehen
- **engmaschiges Netz im untergeordneten Straßennetz ergänzen**
- Fokus auf Erreichbarkeit der lokalen POI, u.a. Bahnhof, Gewerbestandorte oder Schulen
- durch Altenmarkt führenden Eurovelo 14 für Tourismus- und Alltagsverkehr attraktivieren

Öffentlicher Verkehr

Liniennetz

- nachvollziehbares Liniennetz, Stichfahrten nur zur Therme
- **gute Verteilung der Haltestellen im Hauptsiedlungsraum und gute Erreichbarkeit aller Ortsteile**
- ausreichendes Angebot v.a. auf den Linien 510, 520, 521 und 522
- z.T. unübersichtliche Fahrplangestaltung (522, 523) je nach Jahreszeit, Haupt- oder Zwischensaison
- nicht alle Haltestellen lt. SAGIS bedient (u.a. Urbisgut, Brunnbauerngasse, Kellerdörfl)



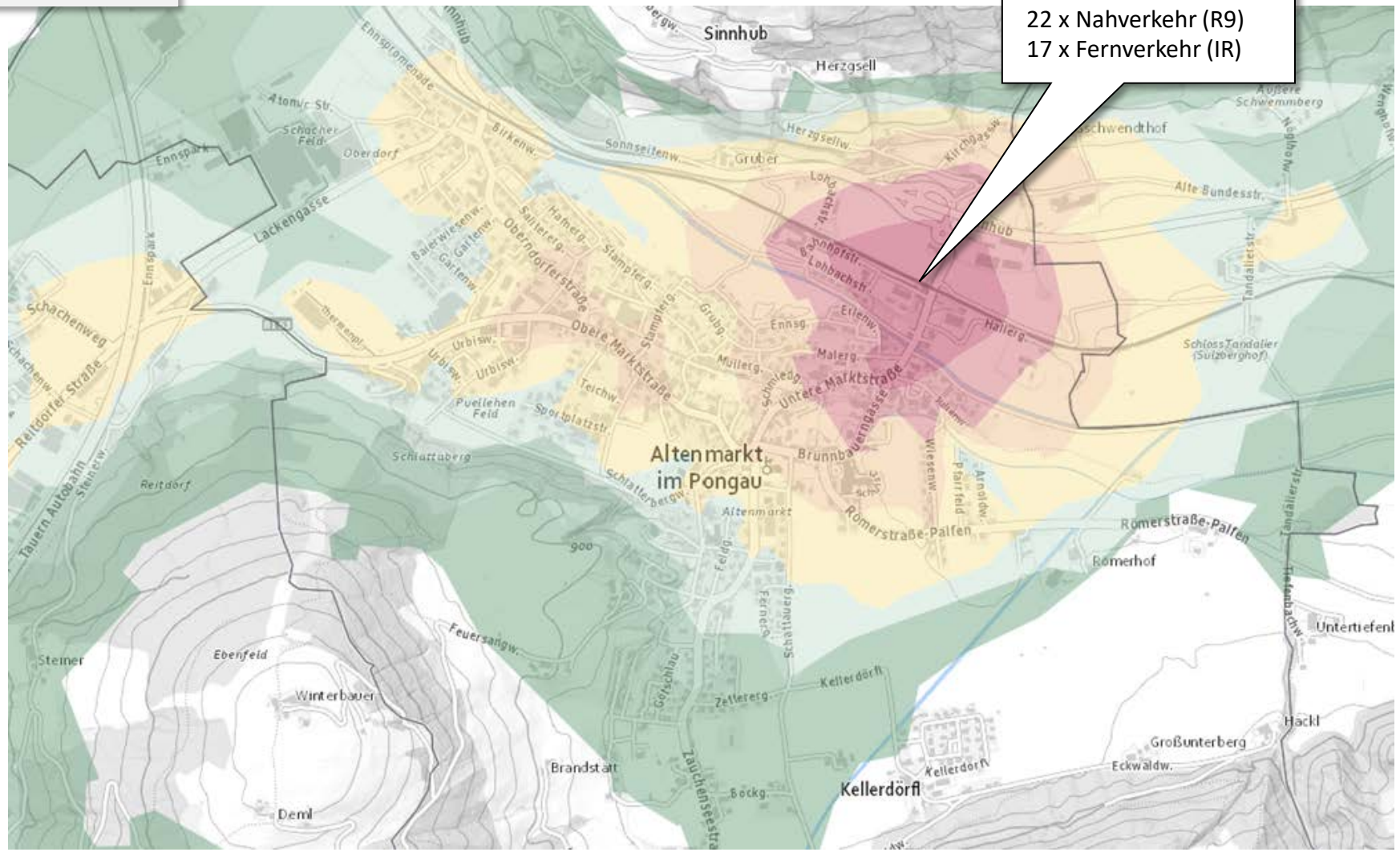
Nr	Strecke	Mo-Fr	Sa	So+F	Anmerkung
270	Salzburg – Eben – Tamsweg	9	4	3	Jahresfahrplan
510	Radstadt – Bischofshofen (– St.Johann)	25	15	13	~2h-Takt
520	Radstadt – Wagrain	31	4	0	60min-Takt
521	Radstadt – Filzmoos	25	8	6	~60min-Takt
522	Radstadt – Flachauwinkl	28	13	12	mehrere Fahrpläne
523	Radstadt / Zauchensee – Flachauwinkl	18	10	10	mehrere Fahrpläne

(Anzahl der Kurse)

Öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklassen

- im Hauptsiedlungsraum gute bis sehr gute Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr
- nur vereinzelt unzureichende Erschließung, z.B. Kellerdörfl
- nachfrageorientiertes Angebot EFA-Shuttle als Ausgleich für zeitliche oder räumliche Lücken



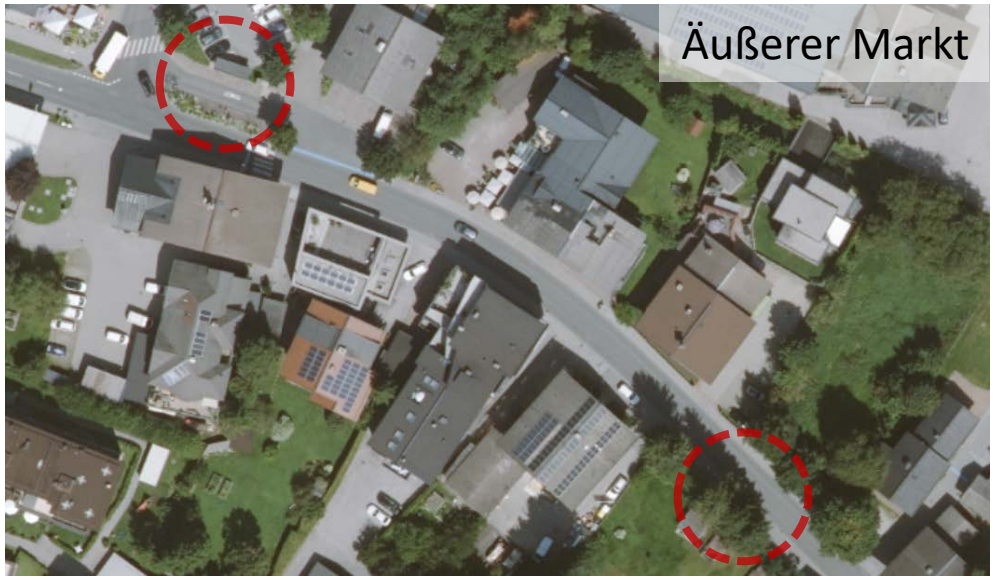
Öffentlicher Verkehr

Haltestellen

Haltestelle	Lage	Fahrbahnhst	Zugänglichkeit	Radstellplätze	Ausstattung
Bahnhof	●	●	●	●	●
Marktplatz	●	●	●	●	●
Äußerer Markt	●	●	●	●	●
Kesselgrub	●	●	●	●	●
Therme Amade	●	●	●	●	●
Schulen	●	●	●	●	●
Ennstaler Hof	●	●	●	●	●
Lackengasse	●	●	●	●	●
Laudersbach	●	●	●	●	●
Pfarrhof	●	●	●	●	●
Pension Wiederkehr	●	●	●	●	●

● sehr gut ● befriedigend ● schlecht





z.B. Haltestelle Bahnhof

- gute Lage räumlich nahe zu wichtigen Zielpunkten (Bahnhof, Lidl)
- Fahrbahnhaltstelle nur in einer Richtung
- Ausstattung mit Sitzgelegenheit und Witterungsschutz auch nur einseitig
- fehlende Querungshilfe
- keine Radstellplätze

z.B. Haltestelle Äußerer Markt

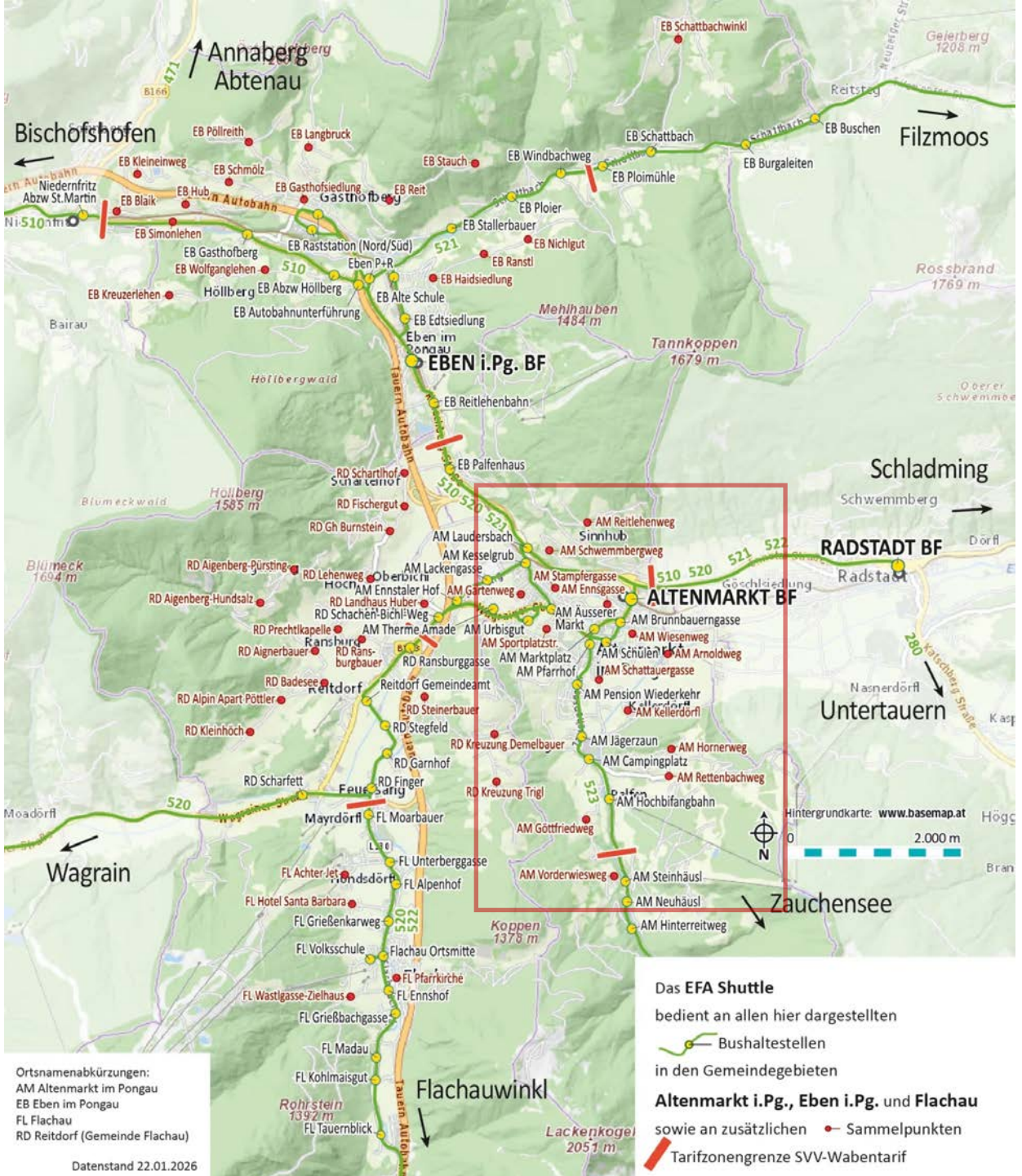
- ca. 120 m zwischen den Richtungshaltestellen
- entspricht nicht einem übersichtlichen ÖV-Angebot
- grundsätzlich werden direkt gegenüberliegende Halte-stellen empfohlen

Öffentlicher Verkehr

EFA-Shuttle

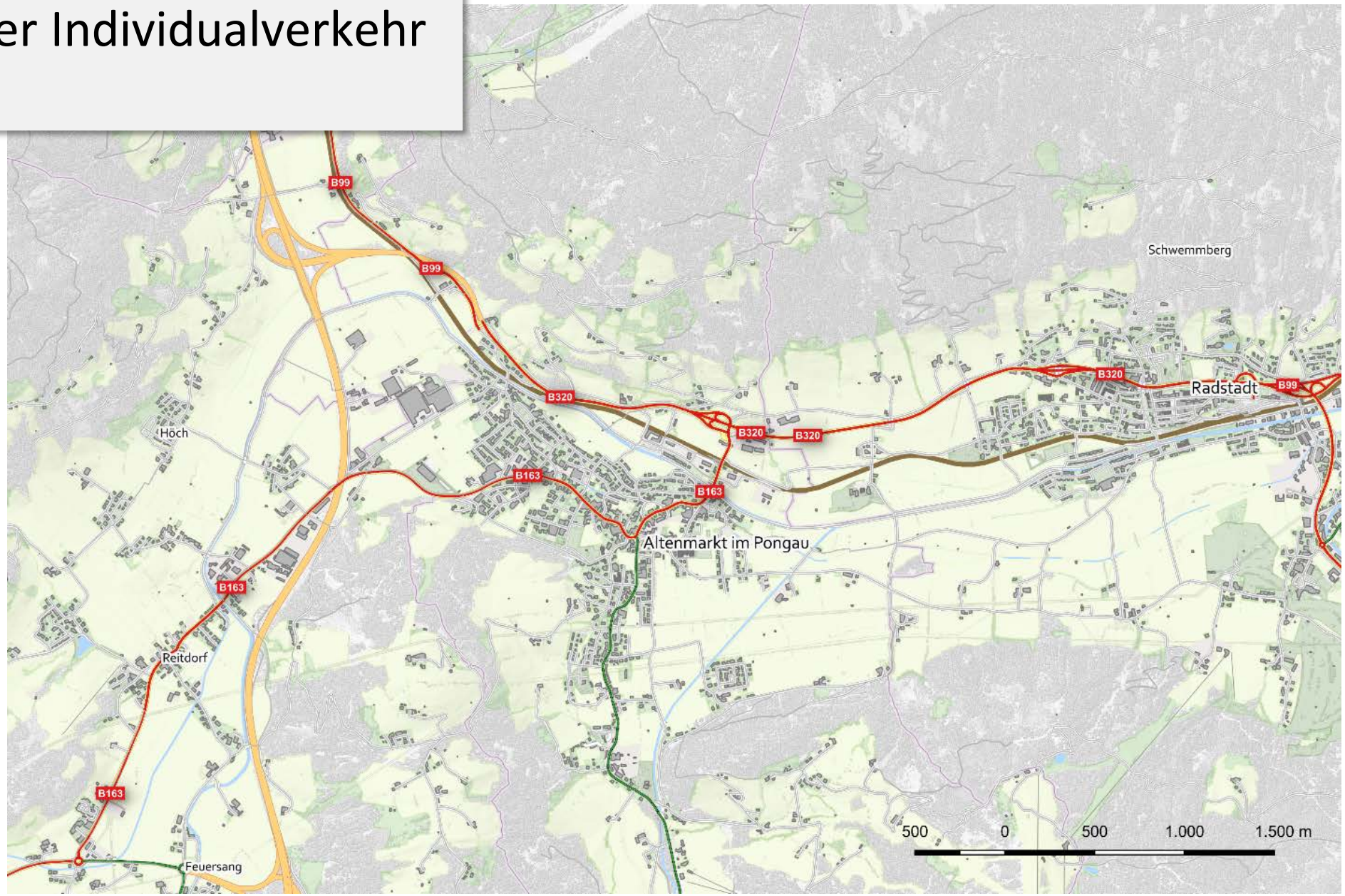
- in den Gemeinden Eben, Flachau und Altenmarkt
- **zusätzlich zu Bushaltestellen an 14 Sammelpunkten in Altenmarkt**
- integriert in den Salzburger Verkehrsverbund SVV
- täglich von 06:00 bis 20:00 Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen
- keine Bedienung von Zauchensee





Motorisierter Individualverkehr

Straßennetz



Motorisierter Individualverkehr

ECE ZÄHLUNG 2025

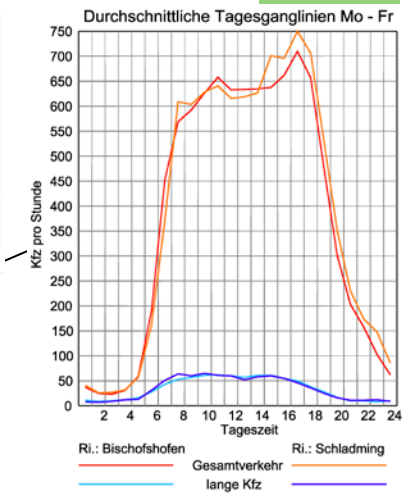
B320.5003 Radstadt-West

JDTV 17.723

JDTV Mo-Fr 18.575

	JDTV		Wochentagszeitbereiche			Jahreszeitber.		Tageszeitbereiche			MSV		Maximale Tages- belastung		Maximale Stunden- belastung	
			Mo-Fr	Sa+So	So+Fe	DTVW	DTVU	6-19h	19-22h	22-6h	30.h	100.h				
Fahrzeugart	Kfz/24h	%	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/13h	Kfz/3h	Kfz/8h	Kfz	Kfz	Kfz/24h	Datum	Kfz/h	Datum
Gesamtverkehr	17723		18575	15916	15288	17779	19225	15234	1418	1071	1936	1758	24768	14.Aug.	2285	1.Feb. 10-11
Motorräder, Pkw und Lieferwagen	16455	92.8	16916	15478	14909	16104	17842	14192	1353	910			23610	22.Feb.	2261	1.Feb. 10-11
Lkw o. Anh., Bus Pkw m. Ahänger	760	4.3	948	364	325	943	833	657	39	65			1315	12.Mai	131	30.Mai 11-12
Sattel- und Lastzüge	508	2.9	712	75	55	732	549	385	26	97			923	3.Sep.	81	20.Nov. 16-17
Lkw ähnliche Fahrzeuge	1268	7.2	1659	438	379	1675	1383	1042	65	161			2114	12.Mai	190	28.Mai 14-15

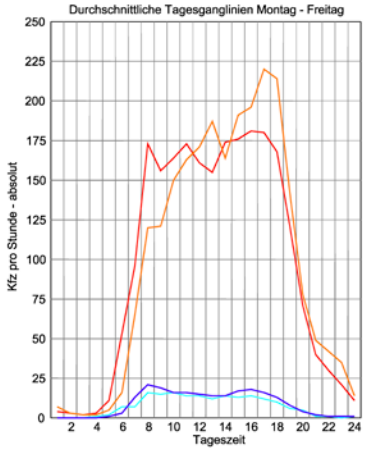
Alle Werte sind einzeln gerundet. Die Gesamtsumme kann daher geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen.



B99.5018 Eben im Pongau

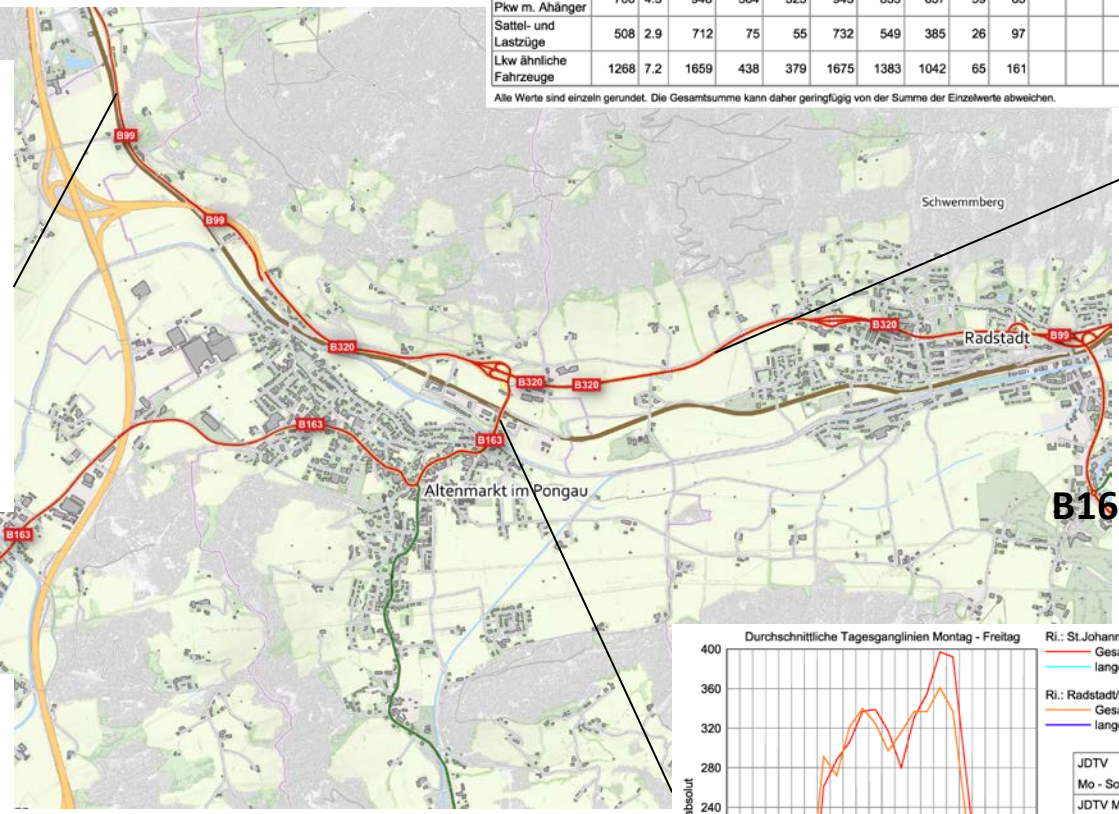
JDTV 4.331

JDTV Mo-Fr 4.686



		Motorräder, Pkw und Lieferwagen	Lkw ohne Anhänger Bus,Pkw + Anhänger	Sattel- und Lastzüge	lange Fahrzeuge	Gesamtverkehr
JDTV	Kfz/24h	4014	295	24	319	4333
Mo - So	Anteil %	92.6	6.8	0.6	7.4	
JDTV Mo-Fr	Werktage	4289	363	34	397	4686
JDTV Sa + So		3432	151	3	154	3586
JDTV So + Fe		2940	127	2	129	3069
DTVW Mo-Fr	Werktage	4170	349	32	381	4551
DTVU Mo-Sa	Werktage	4407	340	31	371	4778
JDTV 6-19h Kfz/13h		3548	269	22	292	3839
JDTV 19-22h Kfz/3h		295	12	1	12	308
JDTV 22-6h Kfz/8h		171	14	1	15	186
30 höchst. Stunde						527
100 höchst. Stunde						479
V 85% km/h		90			83	90
V Mittelwert km/h		80			73	79

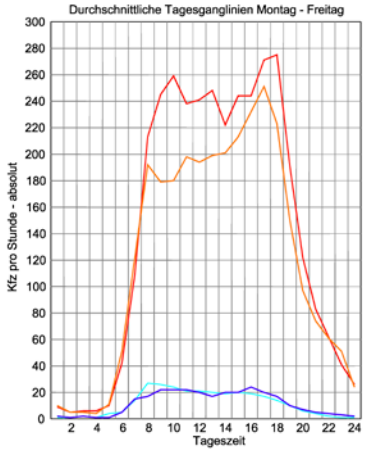
Stichprobenzeiträume (Seitenradar): Do 9. Jän. - Mo 20. Jän. , Do 17. Juli - Mi 23. Juli , Fr 17. Okt. - Mo 27. Okt.



B163.5005 Kreisverkehr Flachau

JDTV 5.810

JDTV Mo-Fr 6.338



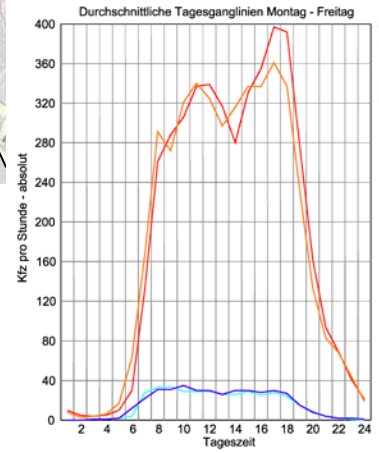
		Motorräder, Pkw und Lieferwagen	Lkw ohne Anhänger Bus,Pkw + Anhänger	Sattel- und Lastzüge	lange Fahrzeuge	Gesamtverkehr
JDTV	Kfz/24h	5375	365	70	435	5810
Mo - So	Anteil %	92.5	6.3	1.2	7.5	
JDTV Mo-Fr	Werktage	5781	464	93	557	6338
JDTV Sa + So		4515	153	22	175	4690
JDTV So + Fe		4103	117	18	135	4238
DTVW Mo-Fr	Werktage	5468	472	95	567	6035
DTVU Mo-Sa	Werktage	6020	393	74	467	6487
JDTV 6-19h Kfz/13h		4631	325	62	387	5017
JDTV 19-22h Kfz/3h		467	19	3	22	490
JDTV 22-6h Kfz/8h		277	21	5	26	303
30 höchst. Stunde						706
100 höchst. Stunde						643
V 85% km/h		88			82	88
V Mittelwert km/h		75			69	75

Stichprobenzeiträume (Seitenradar): Do 9. Jän. - Mo 20. Jän. , Fr 11. Juli - Mo 21. Juli , Fr 17. Okt. - Mo 27. Okt.

B163.5001 Altenmarkt Bahnhof

JDTV 7.907

JDTV Mo-Fr 8.842

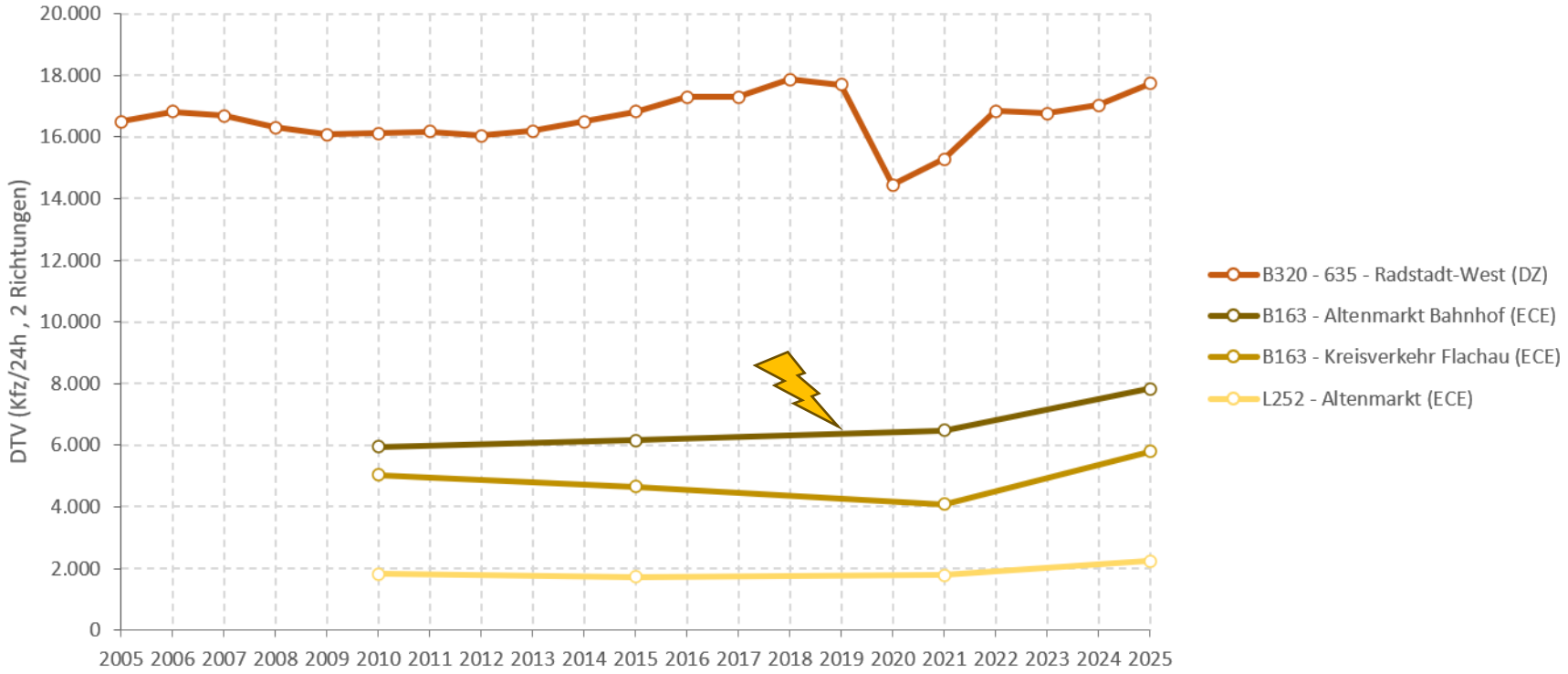


		Motorräder, Pkw und Lieferwagen	Lkw ohne Anhänger Bus,Pkw + Anhänger	Sattel- und Lastzüge	lange Fahrzeuge	Gesamtverkehr
JDTV	Kfz/24h	7295	510	102	612	7907
Mo - So	Anteil %	92.2	6.4	1.3	7.7	
JDTV Mo-Fr	Werktage	8063	648	131	779	8842
JDTV Sa + So		5661	220	42	262	5923
JDTV So + Fe		4649	164	35	199	4848
DTVW Mo-Fr	Werktage	7845	652	130	782	8627
DTVU Mo-Sa	Werktage	8122	562	112	674	8796
JDTV 6-19h Kfz/13h		6453	468	94	563	7018
JDTV 19-22h Kfz/3h		560	21	4	24	582
JDTV 22-6h Kfz/8h		282	21	4	25	307
30 höchst. Stunde						952
100 höchst. Stunde						869
V 85% km/h		49			47	49
V Mittelwert km/h		43			41	43

Stichprobenzeiträume (Seitenradar): Do 9. Jän. - Mo 20. Jän. , Fr 11. Juli - Mo 21. Juli , Fr 17. Okt. - Mo 27. Okt.

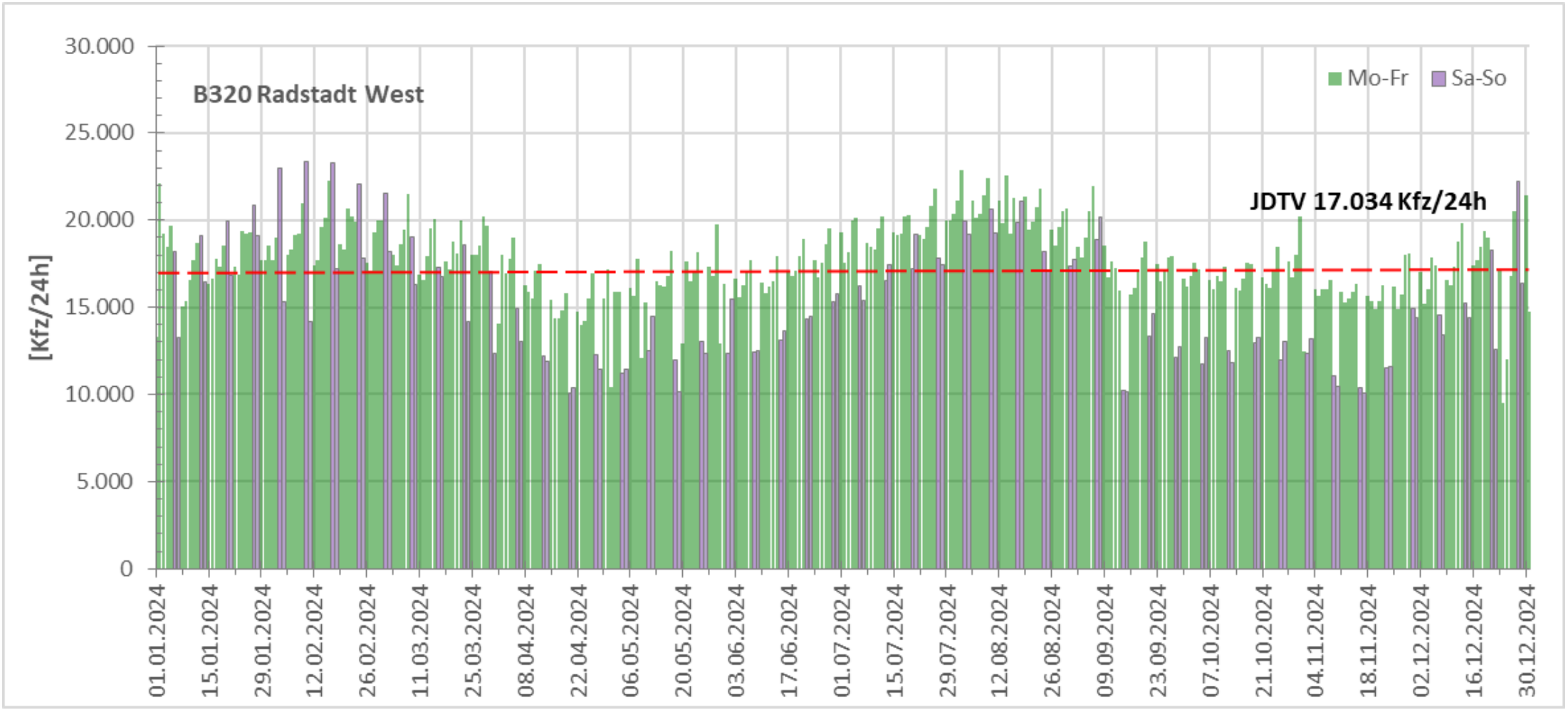
Motorisierter Individualverkehr

Dauerzählstellen und ECE-Zählstellen - Verkehrsentwicklung



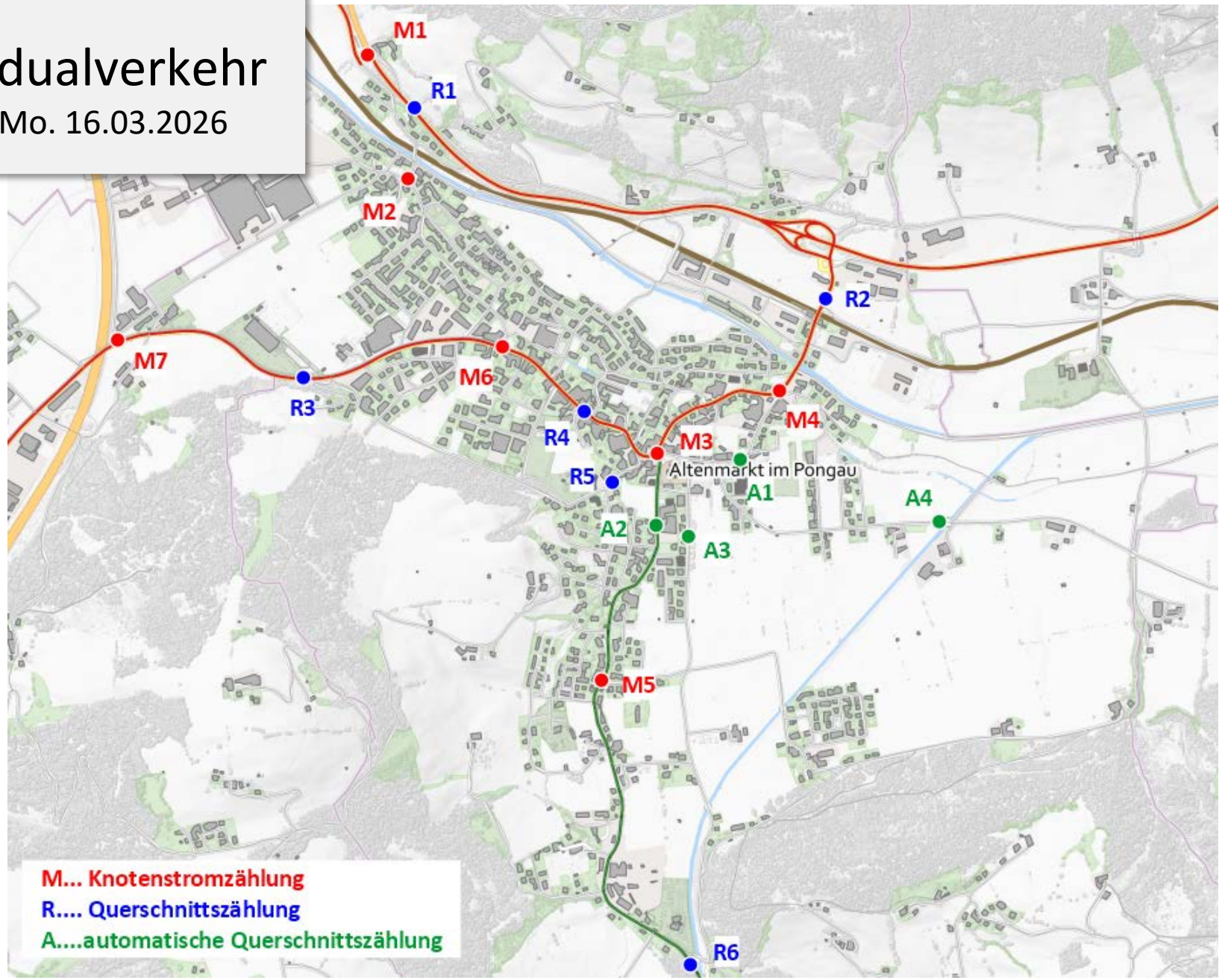
Motorisierter Individualverkehr

Zählstelle 635 Radstadt-West – B320 Ennstal Straße km 2,4+111m – 2024



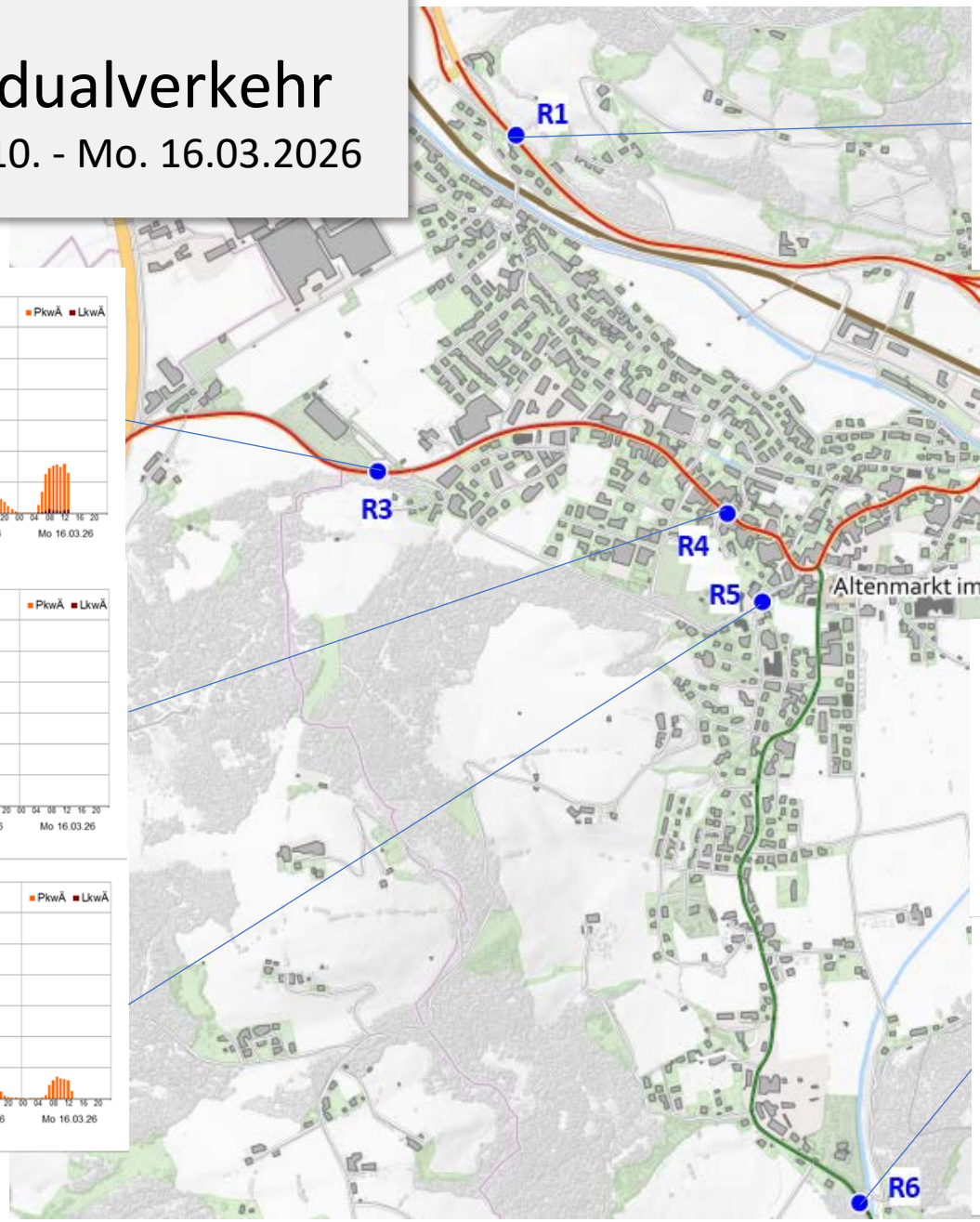
Motorisierter Individualverkehr

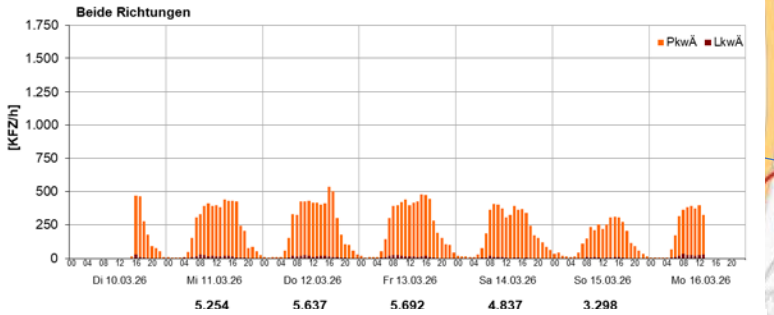
Zählstellen Erhebung Di. 10. – Mo. 16.03.2026

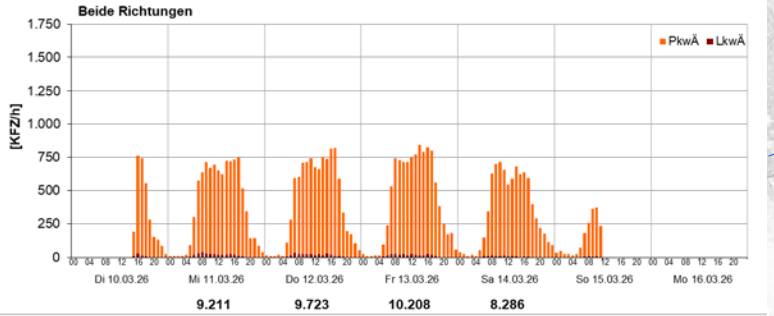


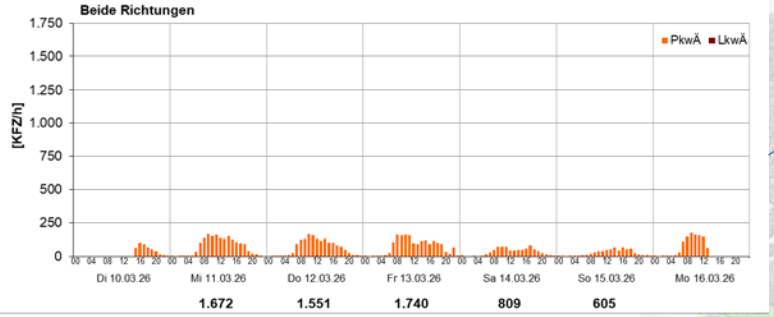
Motorisierter Individualverkehr

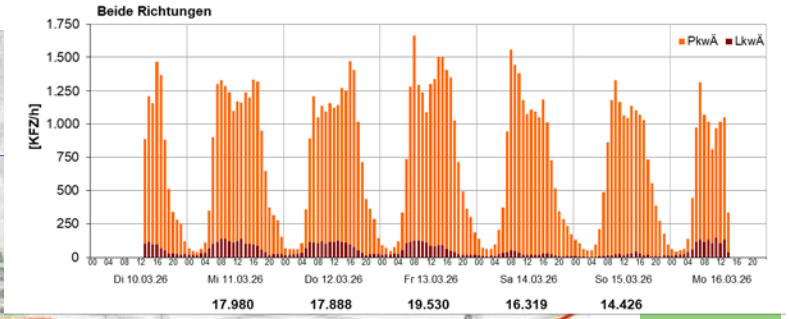
Wochenganglinien - SDR - Di. 10. - Mo. 16.03.2026

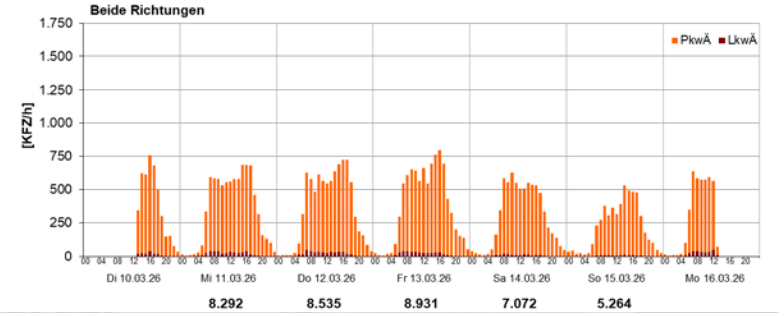


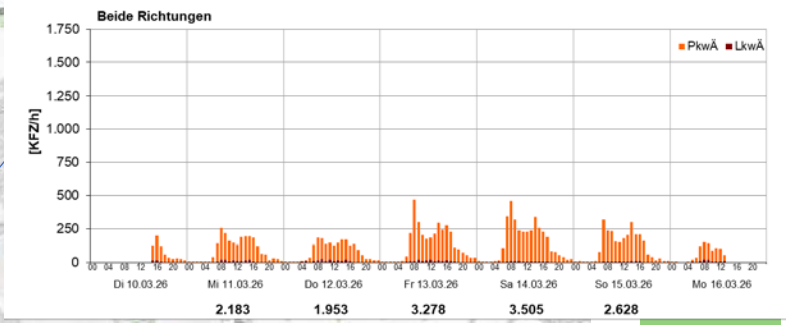






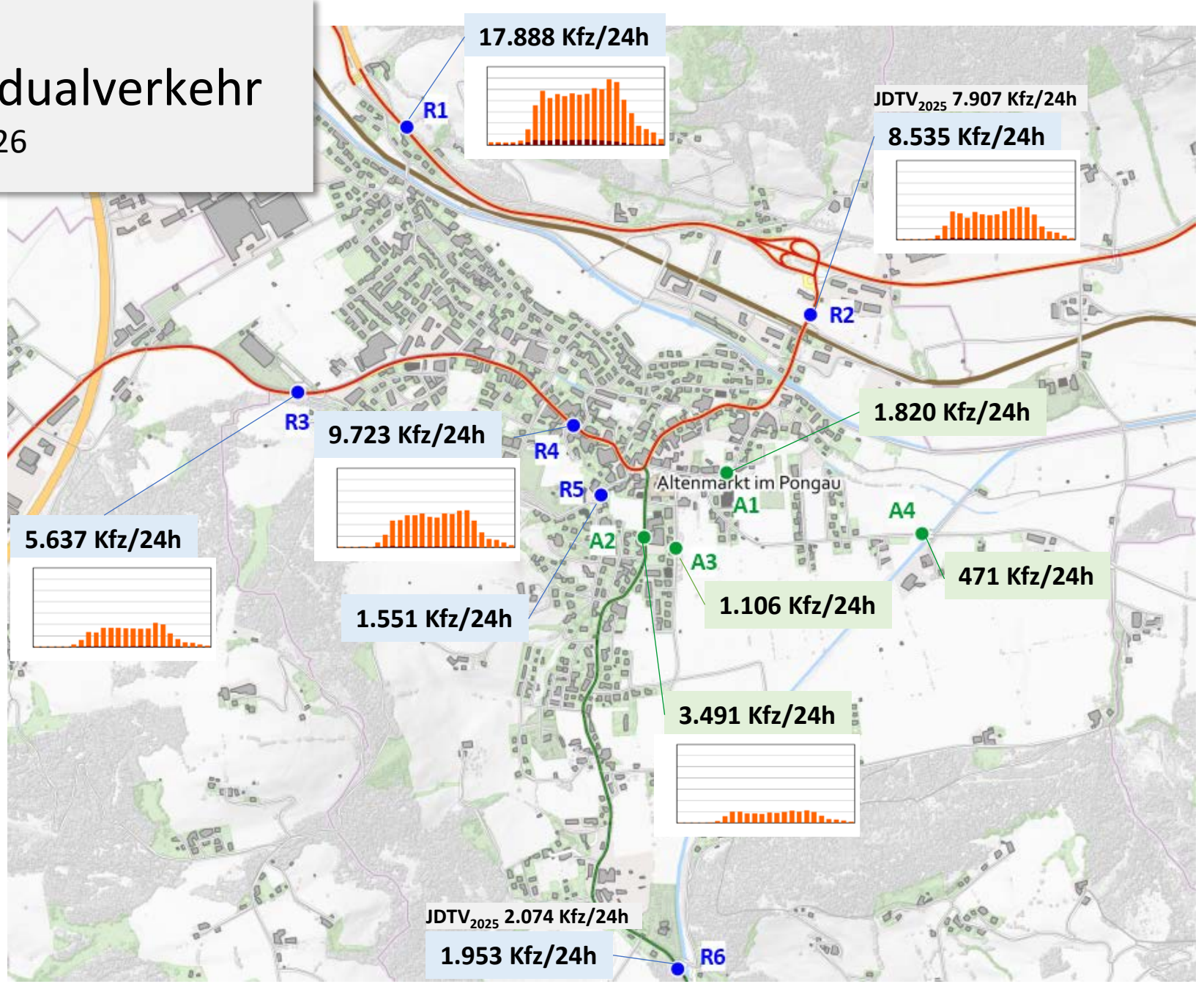






Motorisierter Individualverkehr

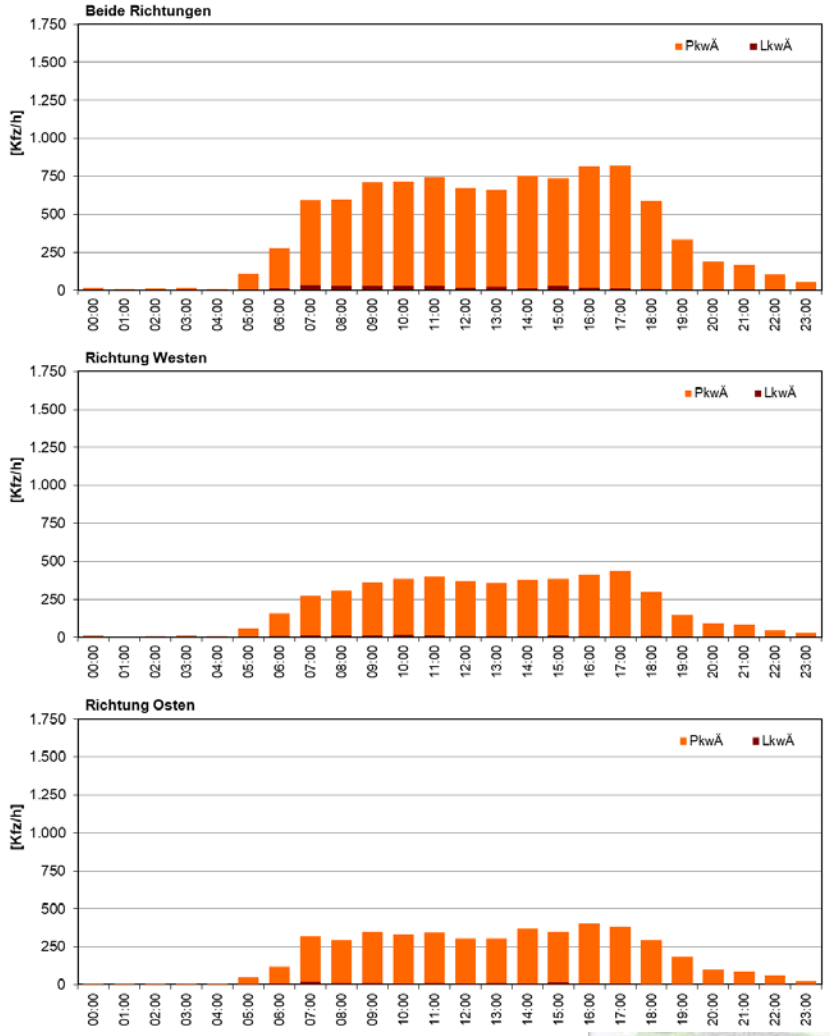
Tagesganglinien Do. 12.03.2026

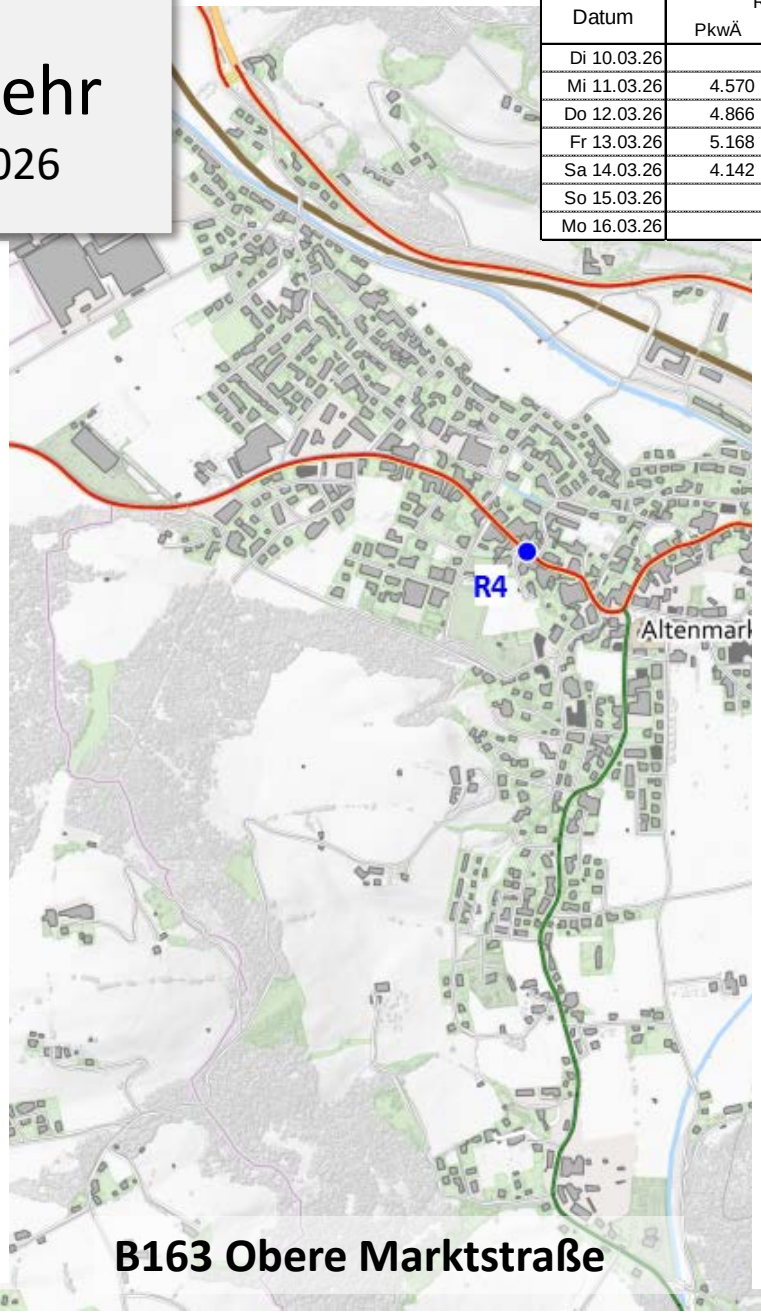


Motorisierter Individualverkehr

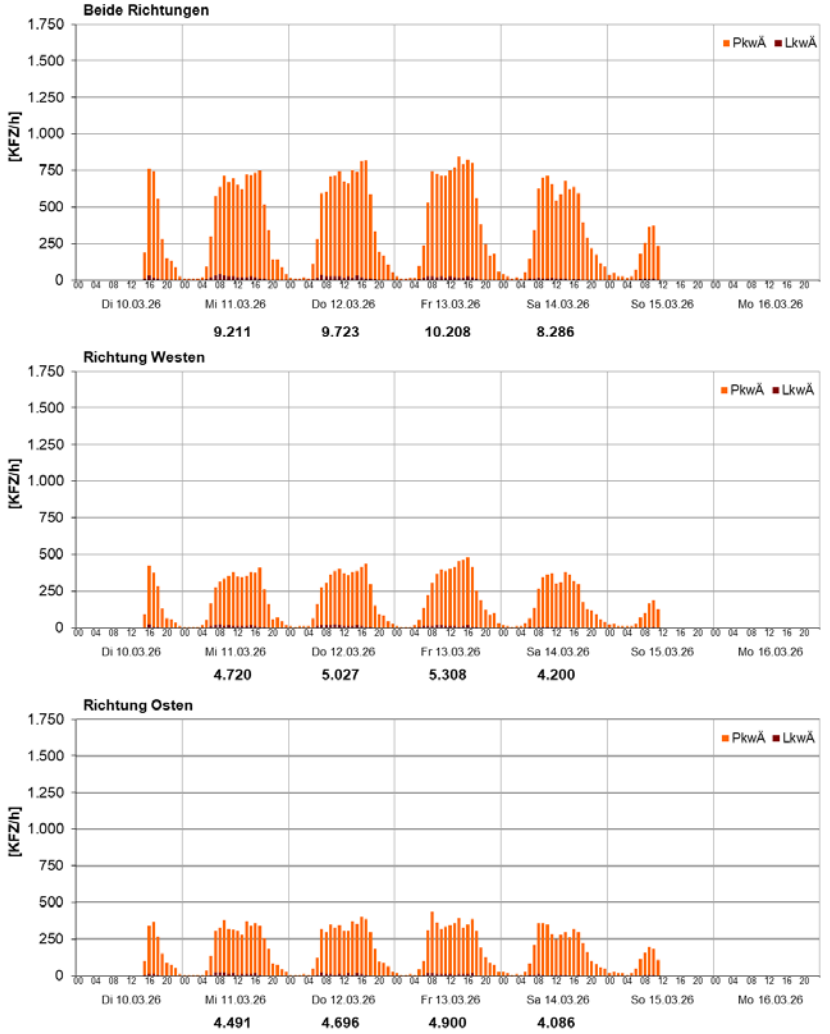
Querschnittsbelastungen - R4 - Do. 12.03.2026

Datum	Richtung Westen			Richtung Osten			Beide Richtungen		
	PkwÄ	LkwÄ	KFZ	PkwÄ	LkwÄ	KFZ	PkwÄ	LkwÄ	KFZ
Di 10.03.26									
Mi 11.03.26	4.570	150	**4.720**	4.330	161	**4.491**	8.900	311	**9.211**
Do 12.03.26	4.866	161	**5.027**	4.562	134	**4.696**	9.428	295	**9.723**
Fr 13.03.26	5.168	140	**5.308**	4.768	132	**4.900**	9.936	272	**10.208**
Sa 14.03.26	4.142	58	**4.200**	4.024	62	**4.086**	8.166	120	**8.286**
So 15.03.26									
Mo 16.03.26									



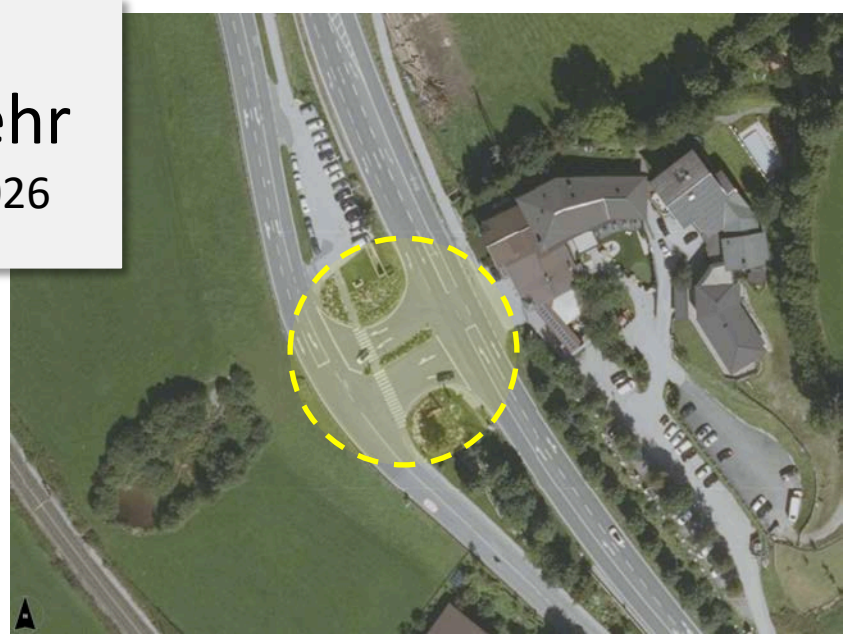


B163 Obere Marktstraße



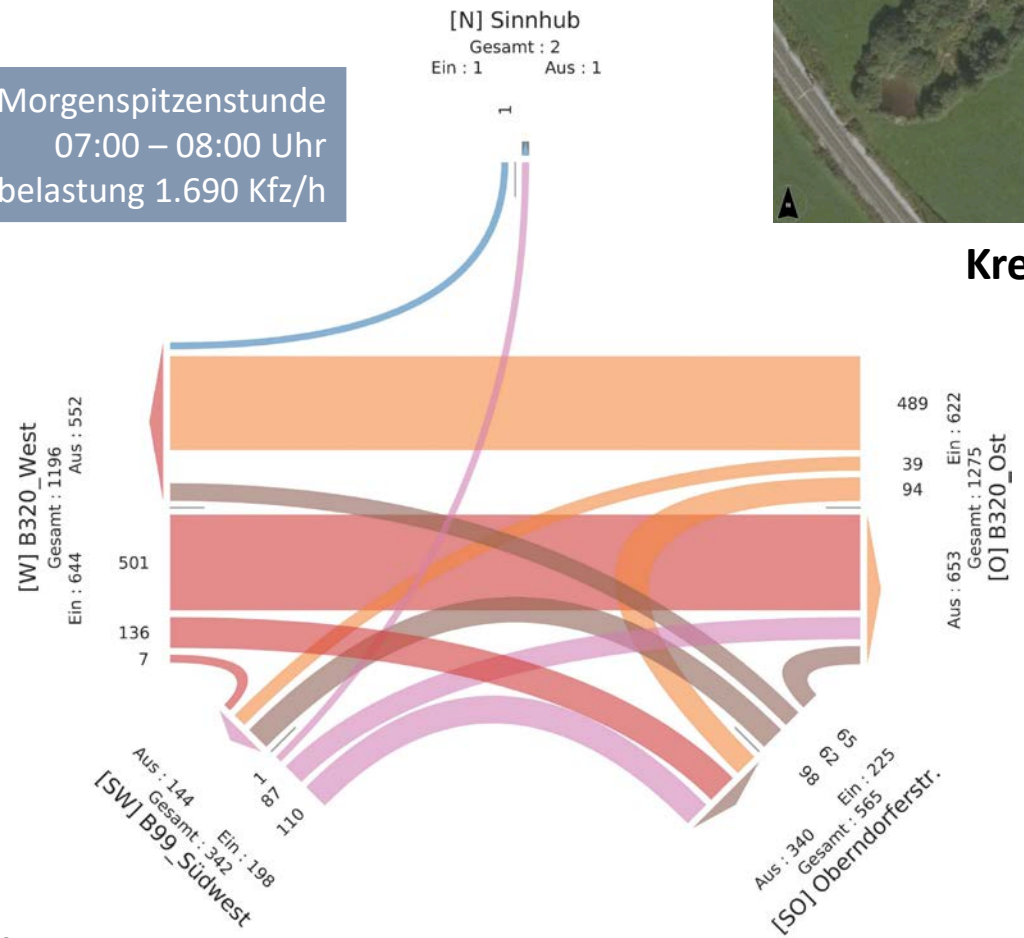
Motorisierter Individualverkehr

Knotenstrombelastungen - M1 - Do. 12.03.2026

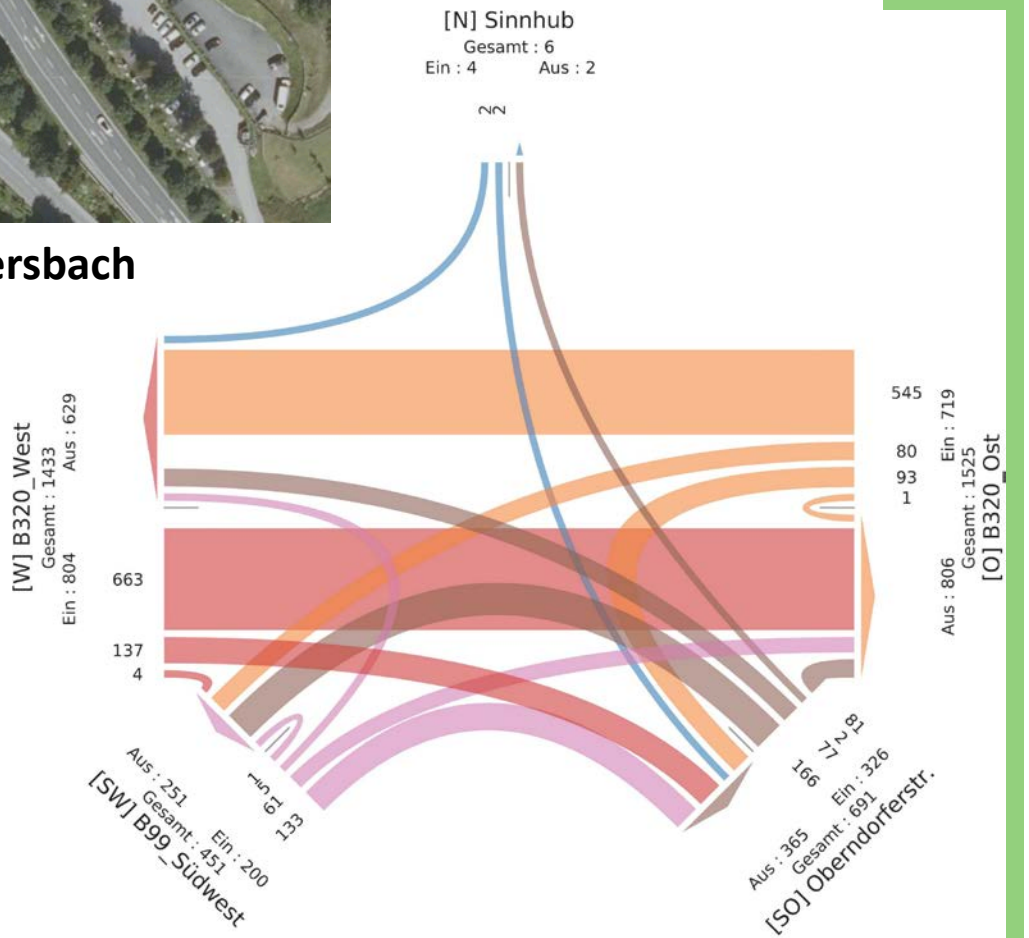


Kreuzung Laudersbach

Morgenspitzenstunde
07:00 – 08:00 Uhr
Zufahrtsbelastung 1.690 Kfz/h



Abendspitzenstunde
16:30 – 17:30 Uhr
Zufahrtsbelastung 2.053 Kfz/h



Knoten Laudersbach

Leistungsfähigkeit Knoten Bestand

Forschungsgesellschaft Strasse - Schiene - Verkehr — **Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12**

Knotenpunkt: B320 Laudersbach

Datengrundlage: Q30

Standardparameter wurden verändert!

Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs-verkehrsstärke q_i [Fz/h]	Bemessungs-verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom-belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs-fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs-fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs-grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig-keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%-Staulänge L_{St} [m]
1	0	0	631	663	663	0,00	1,0000	663	0	gut	
2	770	847		1800	1800	0,47	0,5294	953	-	-	
3	165	182		1800	1800	0,10	0,8989	1618	-	-	
4	96	106	1606	116	59	1,80		-47	-	-	
5	2	2	1602	121	63	0,03	0,9683	61	-	-	
6	161	177	770	360	360	0,49	0,5083	183	-	-	
7	201	221	935	465	465	0,48	0,5247	244	15	gut	15,96
8	631	694		1800	1800	0,39	0,6144	1106	-	-	
9	0	0		1800	1800	0,00	1,0000	1800	-	-	
10	0	0	1765	95	25	0,00		25	-	-	
11	2	2	1767	99	52	0,04	0,9615	50	-	-	
12	2	2	631	431	431	0,00	0,9954	429	-	-	

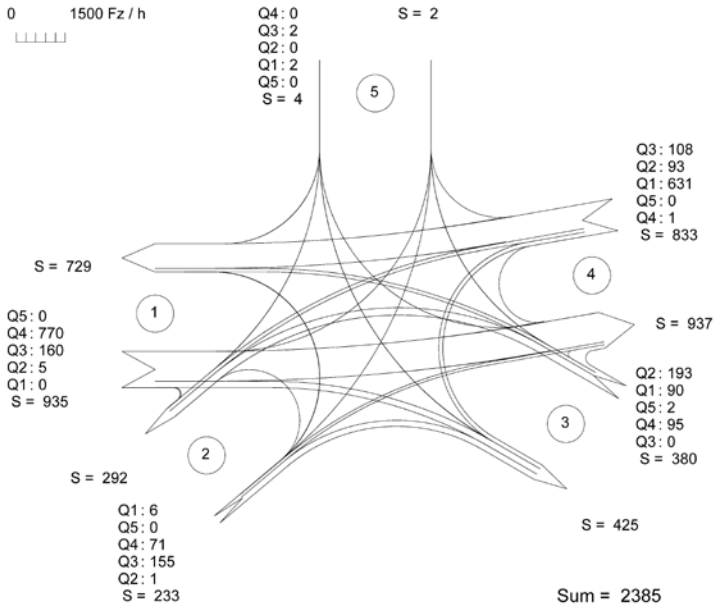
Ergebnisse Mischströme

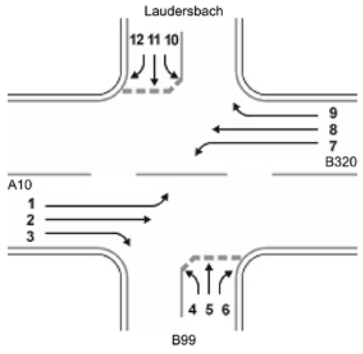
Relation	Bemessungs-verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs-fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs-grad g_i [-]	Leistungsfähig-keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%-Staulänge L_{St} [m]
1+2+3							
4+5+6	285	152	1,88	0	-	ÜBERLASTET	434,43
7+8+9							
10+11+12	4	93	0,04	89	40	ausreichend	0,81

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege-streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege-streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
1	Ja	1636	770	Nein			
7	Ja	53	631	Ja	16,0	20,0	

Erstellt für: Büro für Verkehrs- und Raumplanung, Innsbruck — Seite 2 von 3





BVR

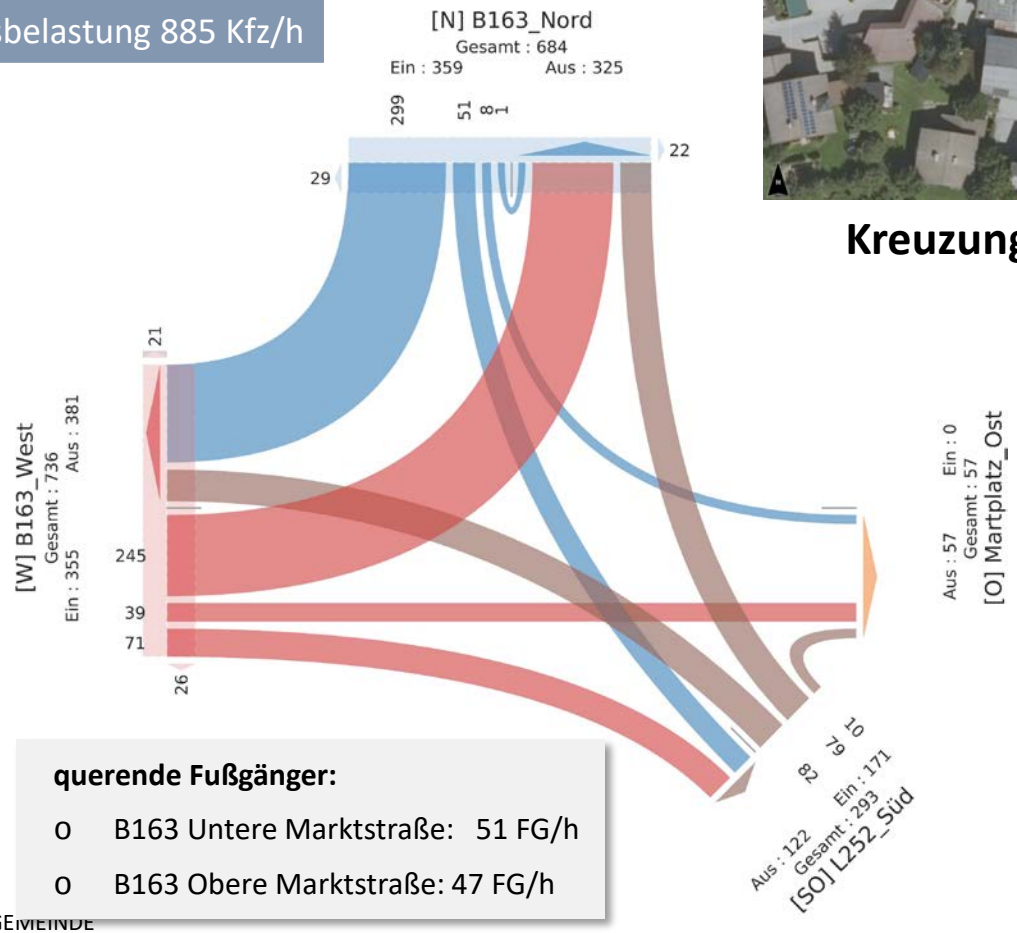
Motorisierter Individualverkehr

Knotenstrombelastungen - M3 - Do. 12.03.2026



Kreuzung B163 / L252 / Marktplatz

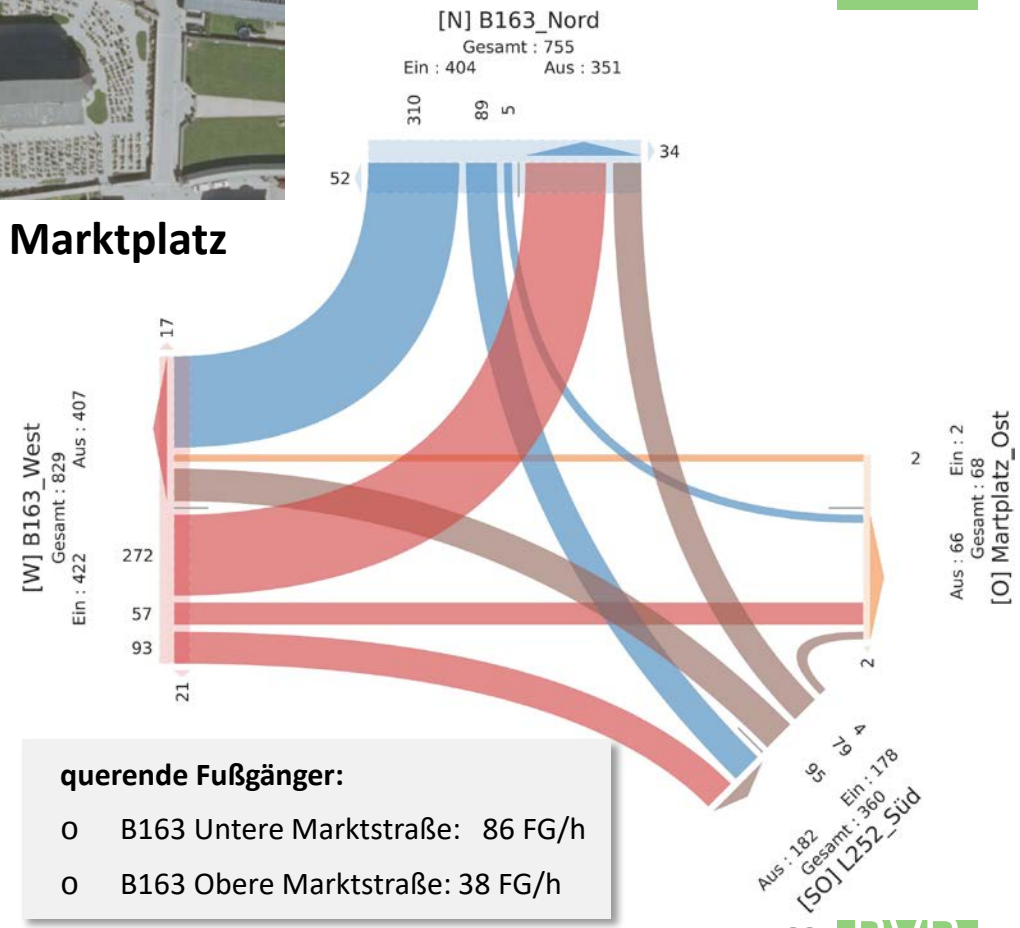
Morgenspitzenstunde
10:00 – 11:00 Uhr
Zufahrtsbelastung 885 Kfz/h



querende Fußgänger:

- B163 Untere Marktstraße: 51 FG/h
- B163 Obere Marktstraße: 47 FG/h

Abendspitzenstunde
16:45 – 17:45 Uhr
Zufahrtsbelastung 1.006 Kfz/h



querende Fußgänger:

- B163 Untere Marktstraße: 86 FG/h
- B163 Obere Marktstraße: 38 FG/h

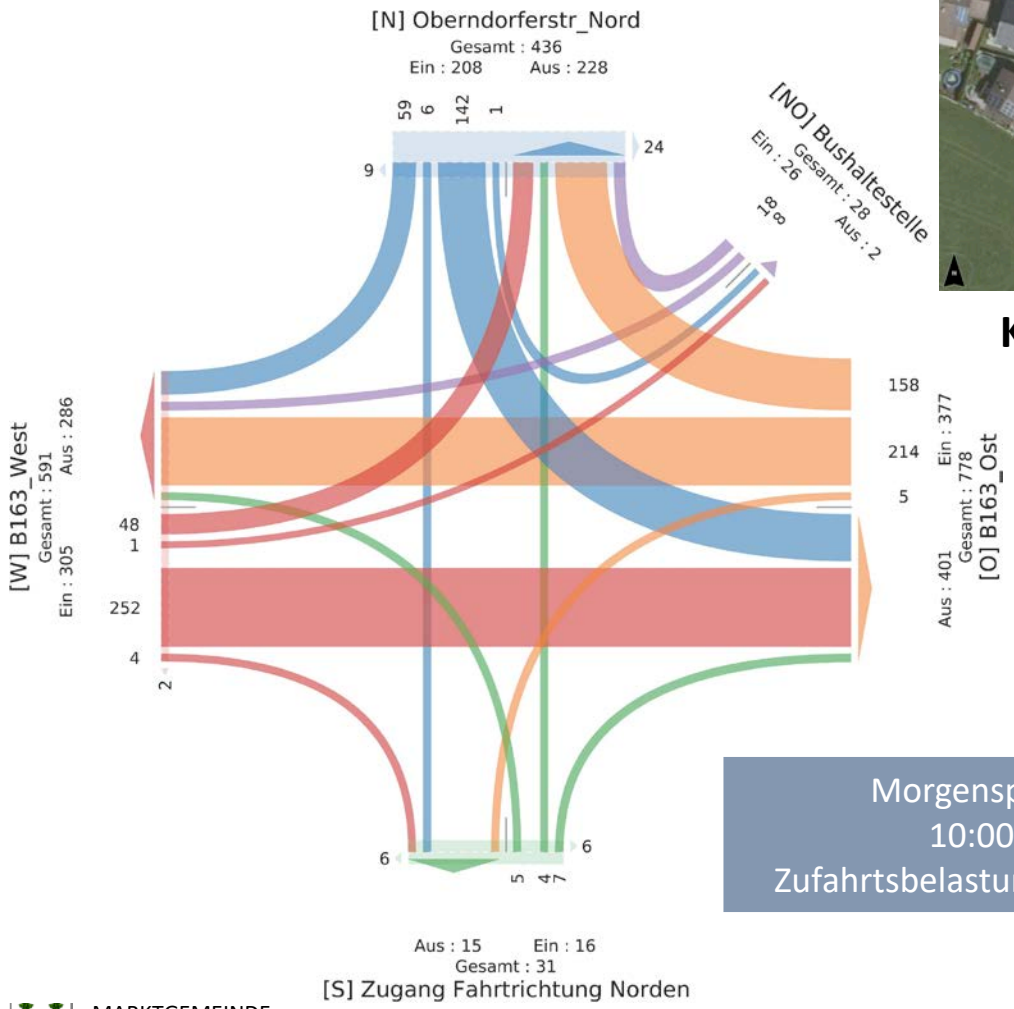
Motorisierter Individualverkehr

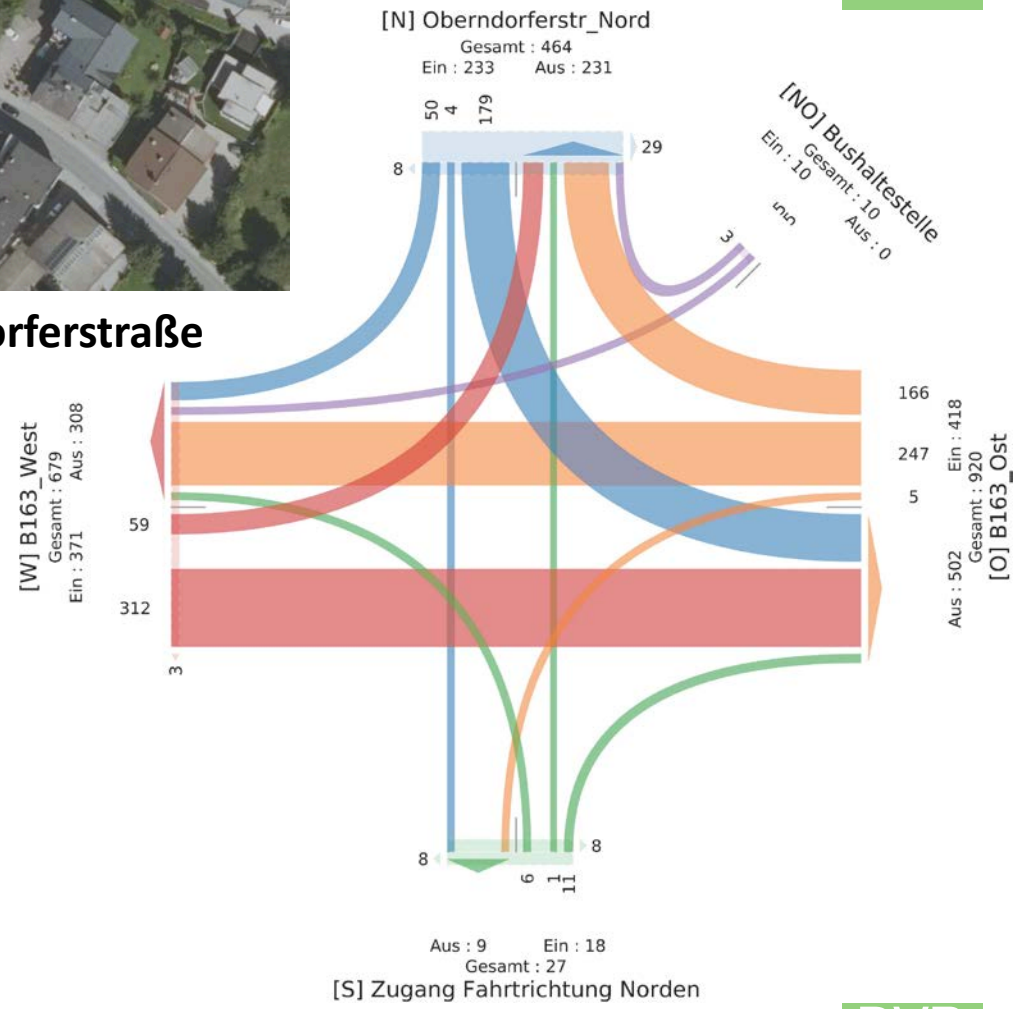
Knotenstrombelastungen - M6 - Do. 12.03.2026



Kreuzung B163 / Oberdorferstraße

Abendspitzenstunde
16:00 – 17:00 Uhr
Zufahrtsbelastung 1.050 Kfz/h

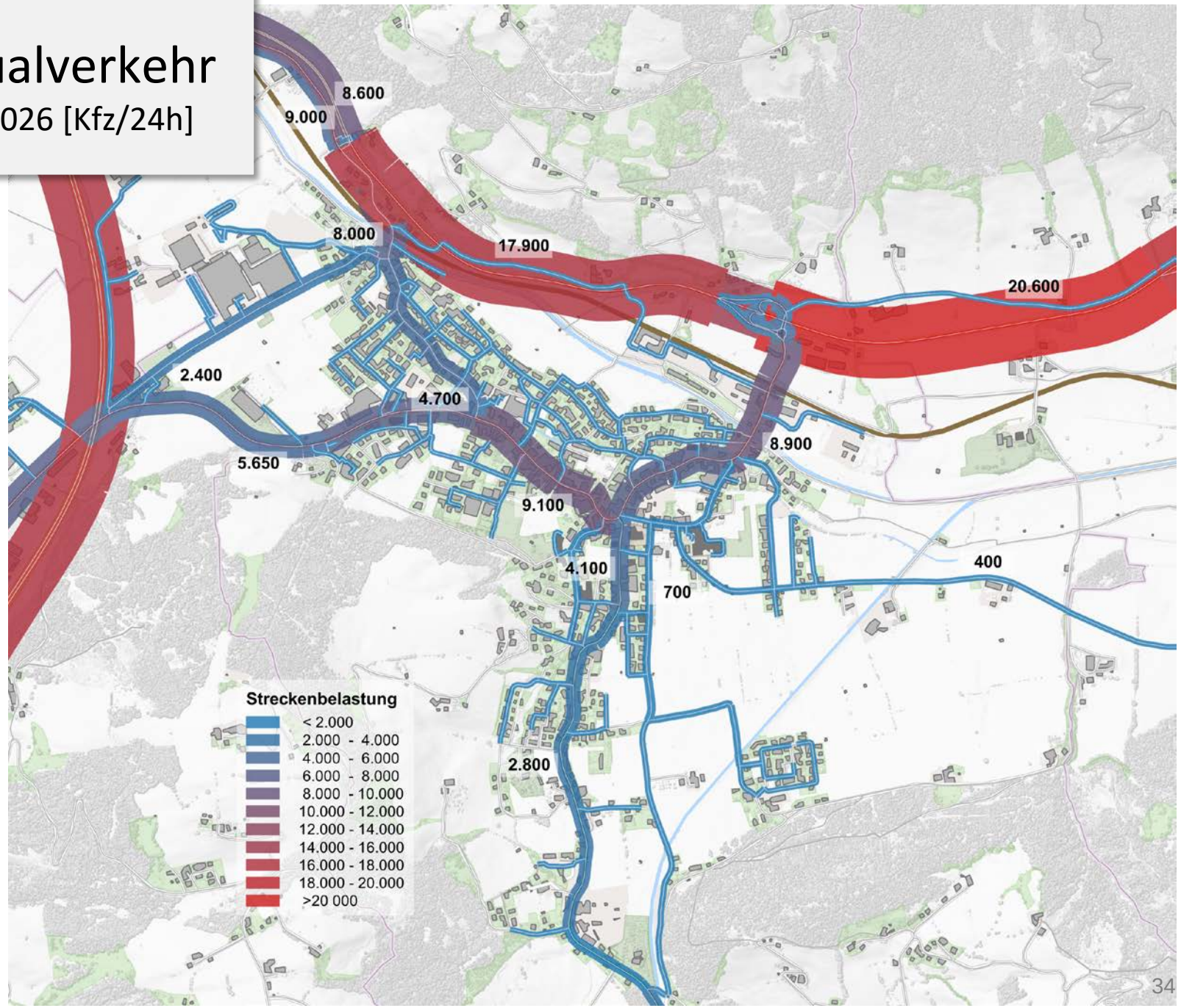




Morgenspitzenstunde
10:00 – 11:00 Uhr
Zufahrtsbelastung 932 Kfz/h

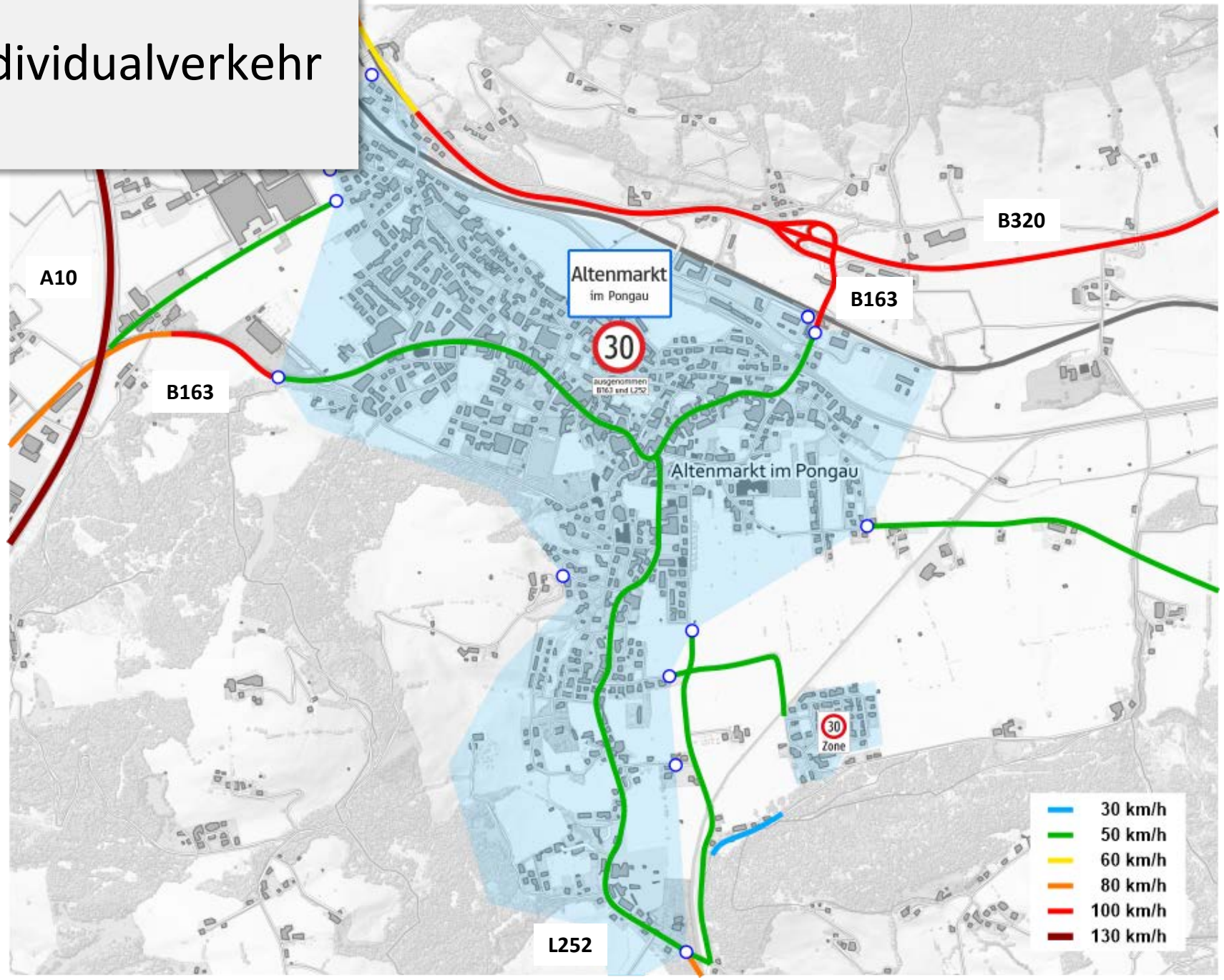
Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsmodell - Werktag März 2026 [Kfz/24h]



Motorisierter Individualverkehr

Geschwindigkeitsregime

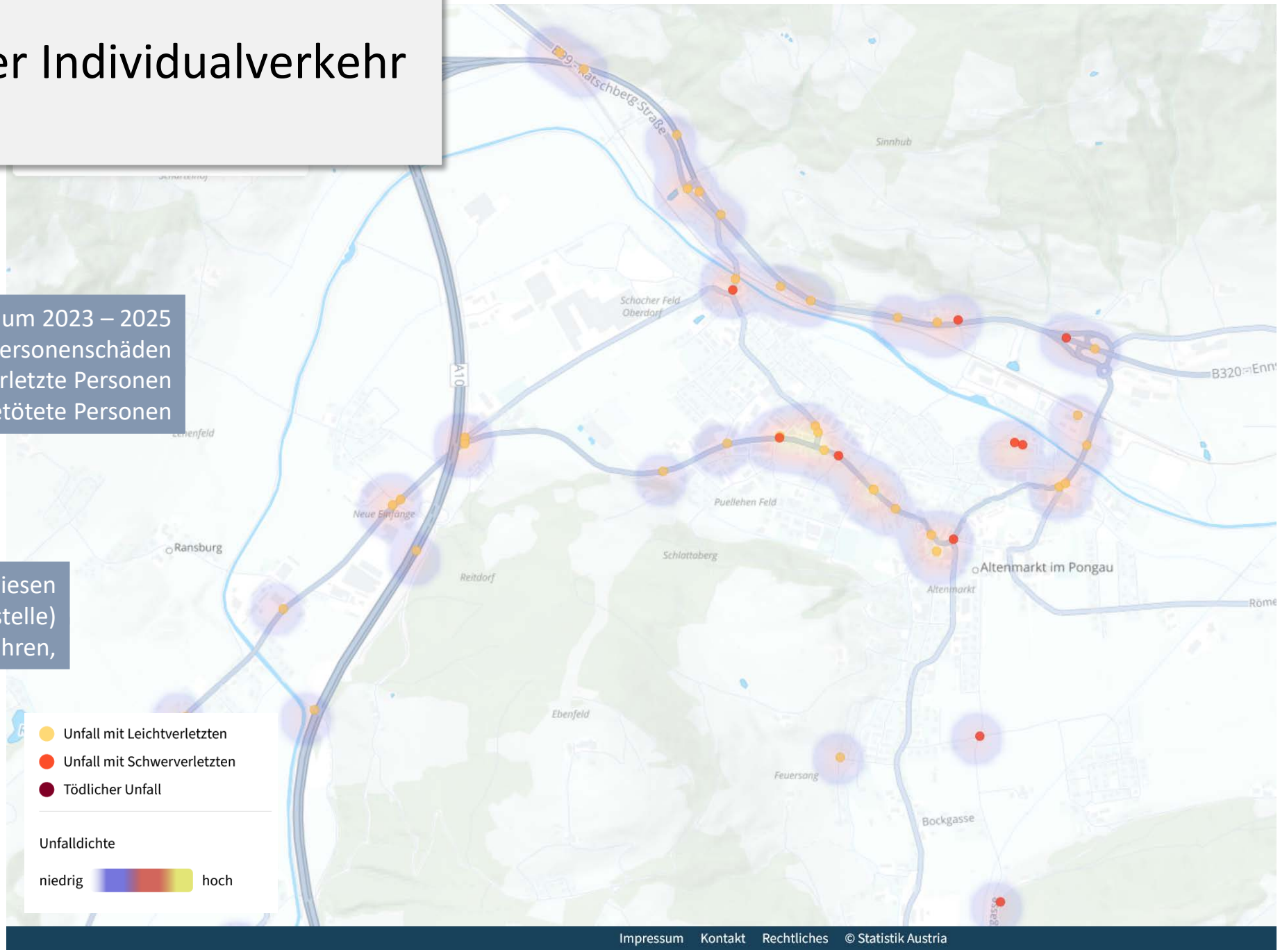


Motorisierter Individualverkehr

Unfallkarte

Im Betrachtungszeitraum 2023 – 2025
41 Unfälle Personenschäden
46 verletzte Personen
0 getötete Personen

keine UHS ausgewiesen
(Unfallhäufungsstelle)
innerhalb von drei Jahren,



Agenda

1. Vorgehensweise
2. Bestandserhebung
   - Kurzcharakteristik
   - Fußverkehr
   - Radverkehr
   - Öffentlicher Verkehr
   - Motorisierter Individualverkehr
3. Problem- und Potenzialanalyse
   - Online-Befragung
   - Vor-Ort-Erhebung
4. Ausblick

Problem- und Potenzialanalyse

Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger – PARTIMAP

PARTIMAP

Fragen zur Person

Um die Ergebnisse besser einordnen zu können, bitten wir Sie abschließend um freiwillige Angaben zu Ihrer Person. Alle Daten werden anonym ausgewertet.

Ich bin ...

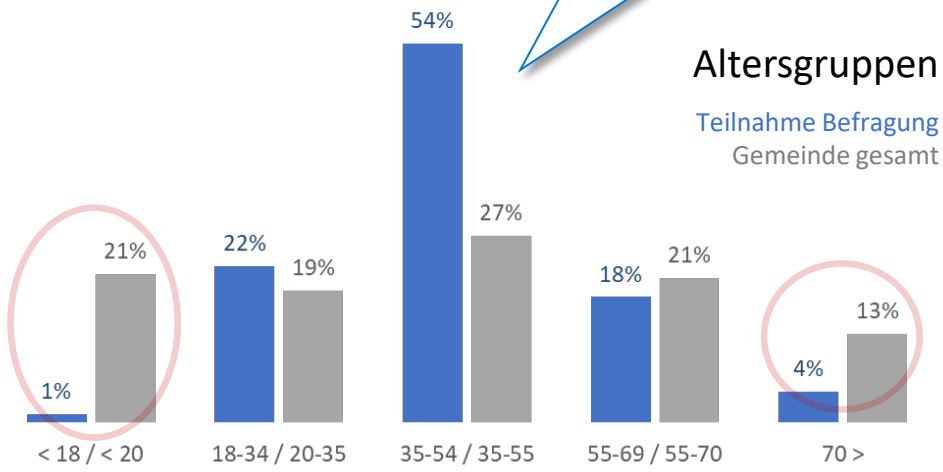
- ☐ unter 18 Jahre
- ☐ 18 - 34 Jahre
- ☐ 35 - 54 Jahre
- ☐ 55 - 69 jahre
- ☐ 70 Jahre und älter

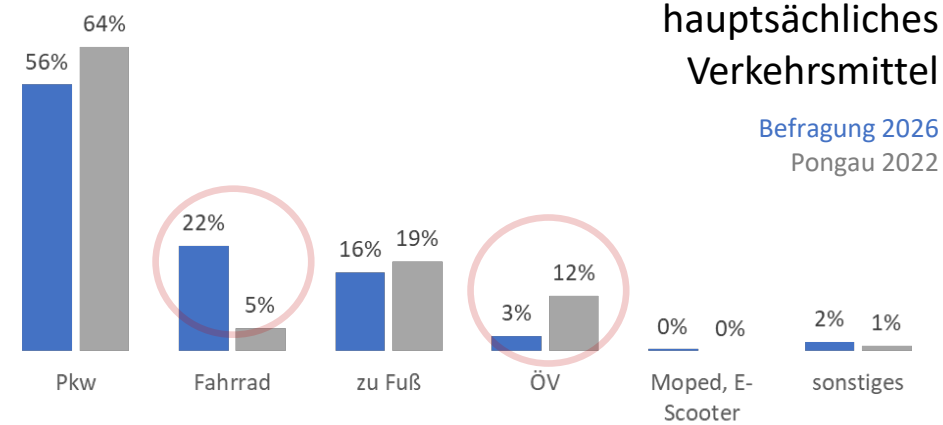
Unterwegs bin ich im Alltag hauptsächlich ...

- ○ zu Fuß
- ○ mit dem Fahrrad
- ○ mit dem privaten Pkw
- ○ mit Bus oder Bahn
- ○ mit dem Moped oder E-Scooter
- ○ sonstiges

Ich wohne im Ortsteil ...

Junge Menschen unter 18 und Senioren über 70 sind in der Umfrage unterrepräsentiert





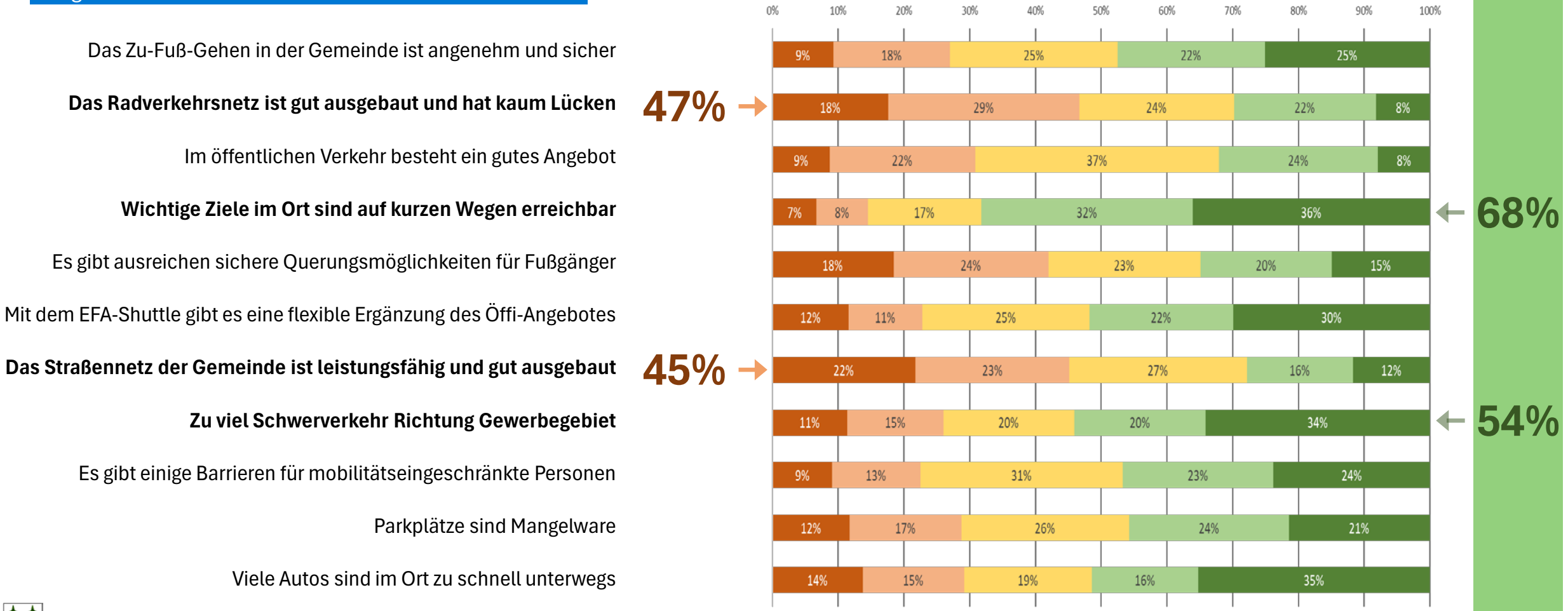
Insgesamt ca. 300 Teilnehmende

Problem- und Potenzialanalyse

Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger – PARTIMAP



Stärken und Schwächen:
wie gut oder schlecht funktioniert Mobilität in Altenmarkt?



Problem- und Potenzialanalyse

Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger – PARTIMAP



Insgesamt ist die Wahrnehmung zweigeteilt: viele anerkennen die konkreten Verbesserungen der letzten Jahre, andere beklagen, dass wenig oder gar nichts gut funktioniere. Aber: **der Großteil kritisiert nicht nur einzelne Gefahrenstellen, sondern wünscht sich eine grundsätzliche Veränderung des Verkehrssystems**

Stärken und Schwächen:
wie gut oder schlecht funktioniert Mobilität in Altenmarkt?

- deutliche **ÖV-Verbesserungen** – Zug, Bus und EFA-Shuttle
- **neuer Kreisverkehr Bahnhof** / Einfahrt Ost gelungen und übersichtlich
- wichtige Einrichtungen im Ortszentrum **bequem zu Fuß erreichbar**
- **Gehsteige und Fußwege** werden überwiegend positiv bewertet
- der **Ennsradweg und die Rad- und Spazierwege** rund um den Schlatterberg sind eine große Stärke im Alltags- und Freizeitverkehr
- ausreichendes Parkplatzangebot und **gut funktionierende Kurzparkzone** mit konsequenter Kontrolle

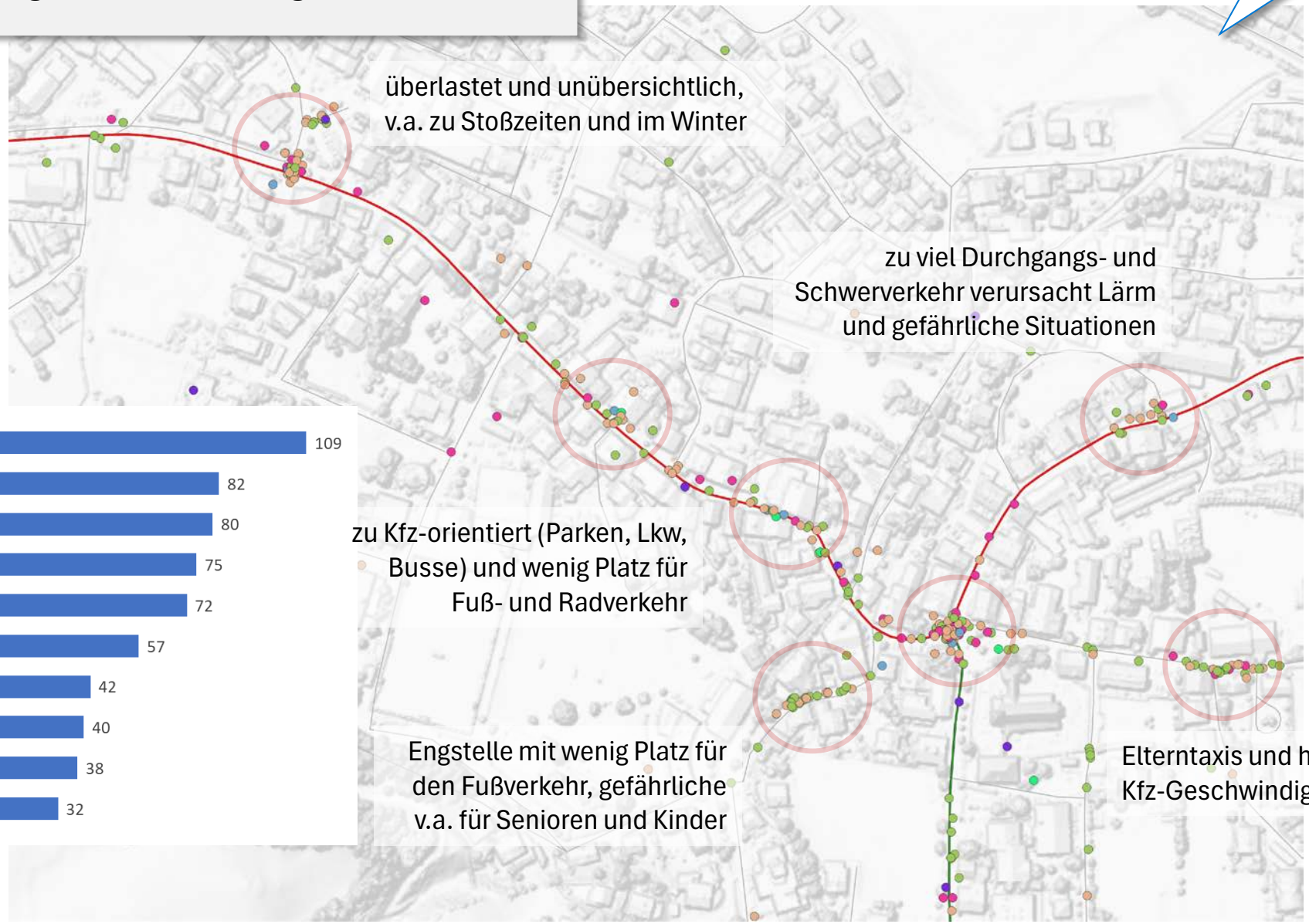
- **hohes Verkehrsaufkommen**, insbesondere Stau, sinkende Aufenthaltsqualität und Lärm im Ortszentrum während der Winter- und Sommersaison
- **Kreuzung Laudersbach** als Problem-Hotspot überlastet, unübersichtlich und gefährlich
- schlechte **Bedingungen für den Radverkehr**, unter anderem fehlt ein durchgängiger Radweg im Ortszentrum
- **Verbesserungsbedarf für Fußgänger**, vor allem unübersichtliche oder fehlende Zebrastreifen, teils auch schmale oder fehlende Gehsteige und unzureichende Barrierefreiheit
- **hohes Aufkommen im Lkw-Verkehr**
- zu **hohe Kfz-Geschwindigkeiten** im Ortsgebiet

Problem- und Potenzialanalyse

Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger – PARTIMAP

Schwachstellen verorten

Insgesamt ca. 900 Verortungen





Problem- und Potenzialanalyse

Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger – PARTIMAP



Chancen:
welche Potenziale sehen Sie für die Mobilität – auch in unserer Gemeinde?

„ Das Auto wird im ländlichen Raum weiterhin wichtig bleiben. Deshalb braucht es ein Verkehrskonzept, das Auto, Bus, Bahn, Rad und Fußverkehr sinnvoll miteinander verbindet und den Ortskern entlastet. “

Mehr Gesundheitsbewusstsein und Interesse an aktiver Mobilität

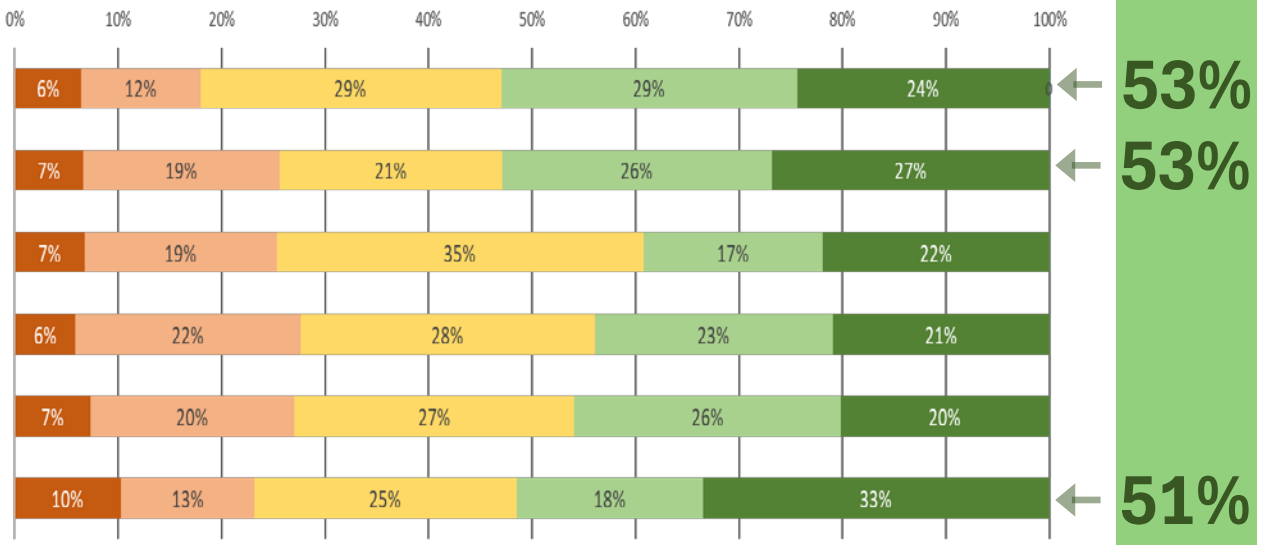
Zunehmende Akzeptanz des Radverkehrs und von E-Bikes

Steigendes Umwelt- und Klimabewusstsein

Verändertes Mobilitätsverhalten jüngerer Generationen

Digitalisierung und intelligente Mobilitätsangebote

Steigende Treibstoffpreise und insgesamt höhere Kfz-Kosten



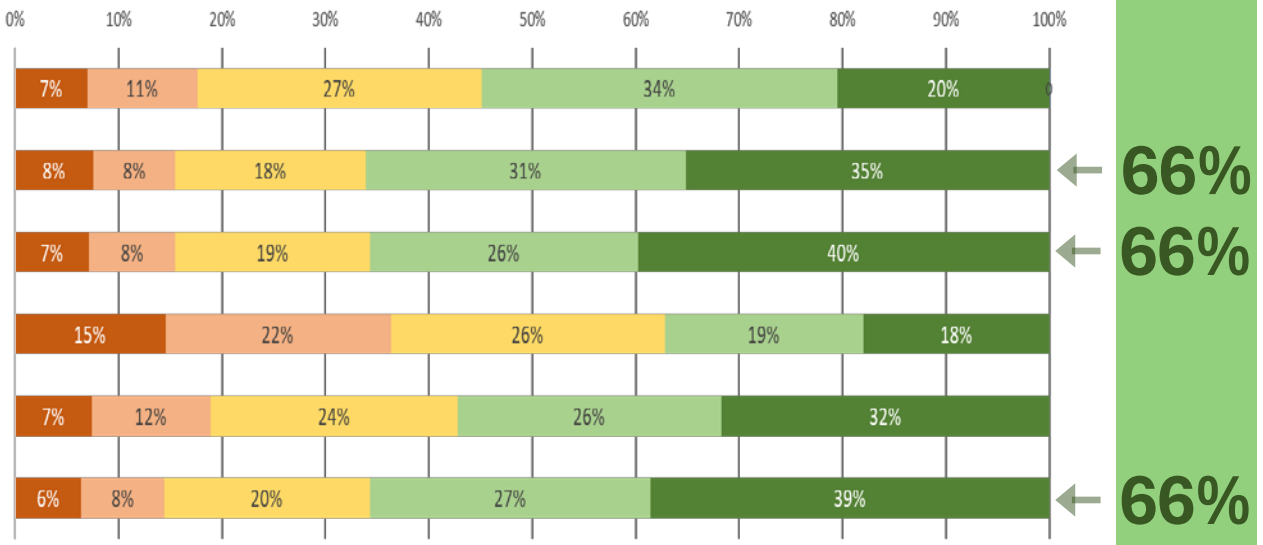
Problem- und Potenzialanalyse

Online-Befragung der Bürgerinnen und Bürger – PARTIMAP

Risiken:
wo sehen Sie die größten Herausforderungen?

„ Die größte Herausforderung wird sein, den begrenzten Straßenraum fair aufzuteilen – mit mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, ohne die notwendige Erreichbarkeit für Bewohner, Betriebe und Gäste zu verlieren. “

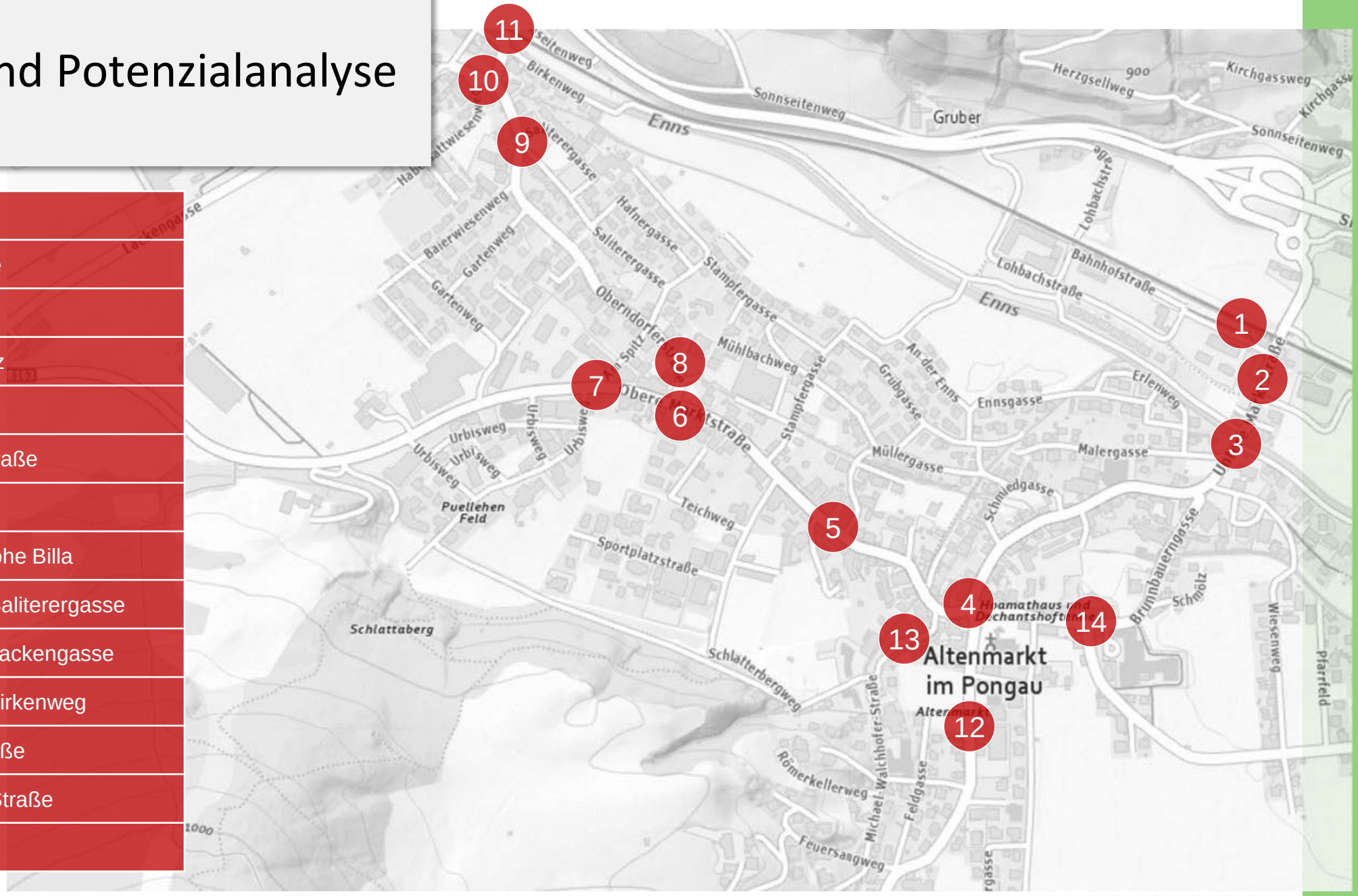




Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

1	Bahnhofsvorplatz
2	B163 / Bahnhofstraße
3	B163 Höhe Enns
4	B163 Höhe Marktplatz
5	B163 Zentrum
6	B163 / Oberndorferstraße
7	B163 / Am Spitz
8	Oberndorferstraße Höhe Billa
9	Oberndorferstraße / Saliterergasse
10	Oberndorferstraße / Lackengasse
11	Oberndorferstraße / Birkenweg
12	L252 Zauchenseestraße
13	Michael-Walchhofer-Straße
14	Brunnbauerngasse



Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

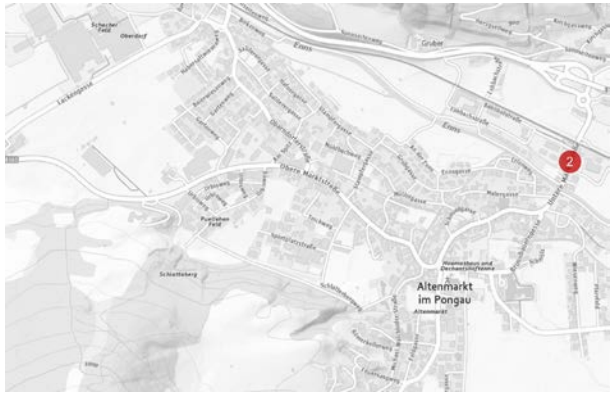
Untere Marktstraße
Abzweigung Ladestraße / Hallergasse

2





- Knoten nicht verkehrssicher für für den Fußverkehr
- keine Querungsmöglichkeit über die B163
- Linksabbieger großzügig dimensioniert mit ca. 40m Aufstellfläche
- Bushaltestelle in Fahrtrichtung Westen mangelhaft



Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

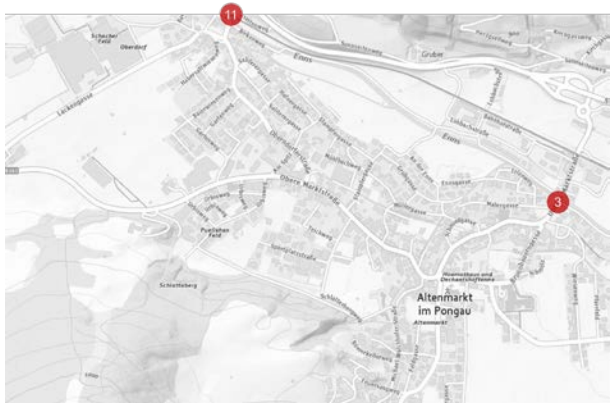
Untere Marktstraße
Zufahrt Ost

3





- Einmündung Ennsradweg (EV14) mit Optimierungsbedarf
- Route EV14 gemäß SAGIS und Beschilderung unterschiedlich
- Radroute generell kaum bzw. nicht sichtbar im Straßenraum



Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

Untere Marktstraße
Marktplatz

4





- hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, u.a. auch Schwerverkehr
- zudem Stellplätze in Senkrecht- und Längsparkordnung
- Attraktivierung und Neuaufteilung Verkehrsflächen zu prüfen
- Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen



Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

Obere Marktstraße
Zentrum

5





- zentraler Abschnitt mit beidseitigen Nutzungen, hoher FG-Frequenz und flächenhaftem Querungsbedarf
- abschnittsweise beidseitiges Längsparken, z.T. Senkrechtparken
- Querschnittsaufteilung und Querungsmöglichkeiten anpassen



Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

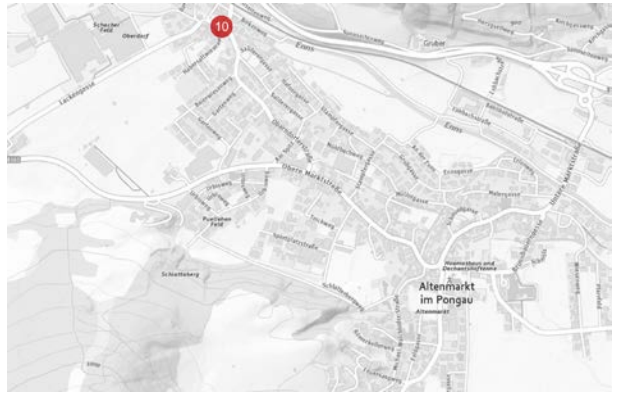
Oberndorferstraße
Abzweigung Lackengasse

10





- bestehende Schutzwege jeweils weit abgerückt und nicht direkt am Knoten gelegen (Umwege für den Fußverkehr)
- Haltestellen generell mit Optimierungsbedarf, jene in Fahrtrichtung Westen kaum erkennbar/sichtbar
- Knoten im Bestand deutlich überdimensioniert



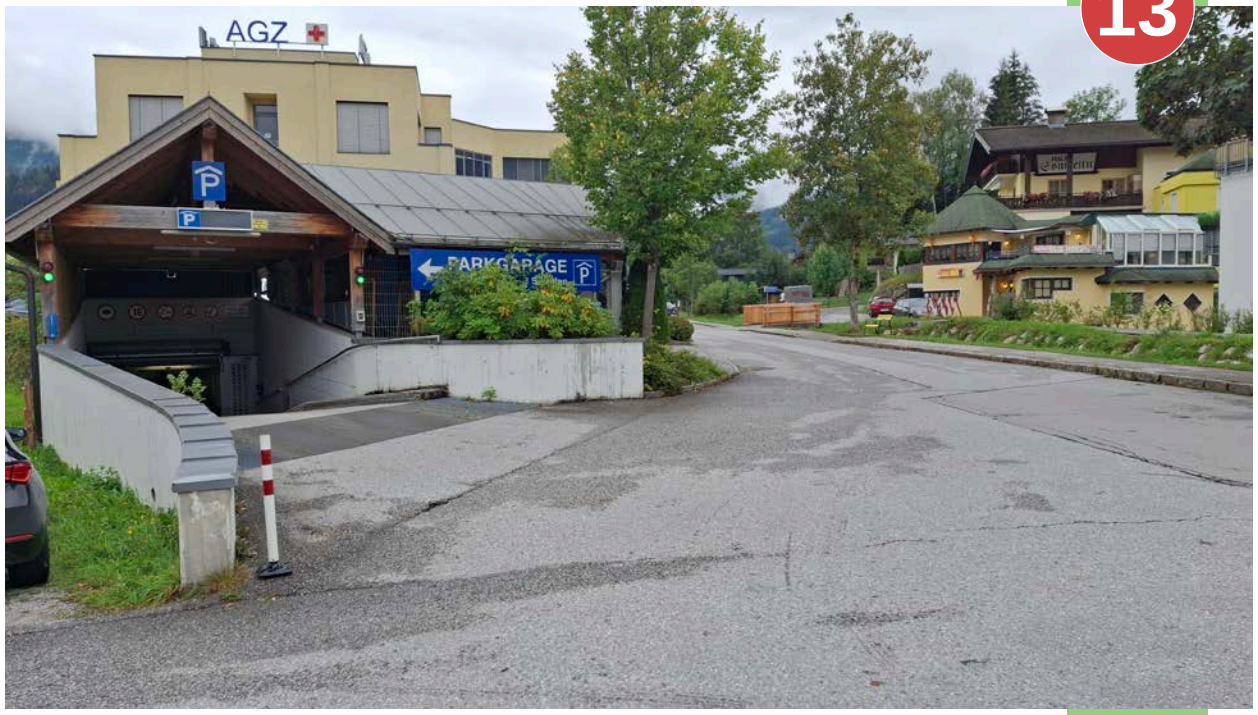
Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

Michael-Walchhofer-Straße
Ärzte- und Gesundheitszentrum

13





- Gefahrenstelle im Fußverkehr (kein Gehsteig, eingeschränkte Sicht)
- hohe Frequenz aufgrund der Nutzungen im Umfeld (Gemeindeamt, Festhalle, Jugendzentrum, Spielplatz, AGZ, Sozialzentrum, …)
- zudem Erschließung der Parkgarage



Problem- und Potenzialanalyse

Vor-Ort-Erhebung

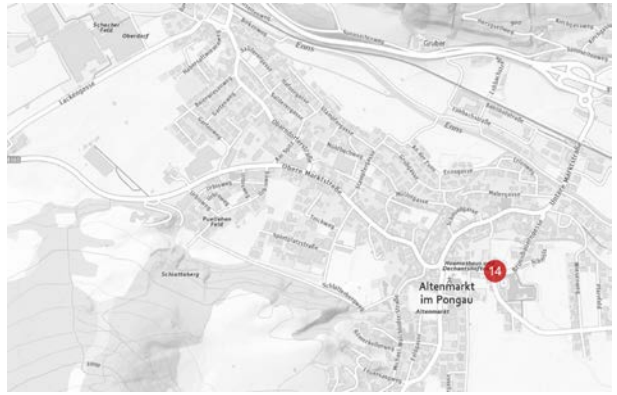
Brunnbauerngasse

14





- Begegnungszone verordnet, jedoch in Bezug auf Querschnitt und Gestaltung nicht einer Begegnungszone entsprechend
- Maßnahmen zur Reduktion der Elterntaxis entlang der Brunnbauerngasse empfohlen
- P&R-Möglichkeiten weiter entfernt vom Schulstandort prüfen



Problem- und Potenzialanalyse

Gesamtbilanz



Das Verkehrssystem in Altenmarkt ist Kfz-orientiert. Hohe Verkehrsbelastungen, eine teils unübersichtliche Verkehrsabwicklung und daraus entstehende Nutzungskonflikte dominieren das Verkehrsgeschehen. Um den notwendigen Kfz-Verkehr ortsverträglich abwickeln zu können, sind Maßnahmen zur Beschränkung und/oder Lenkung erforderlich, insbesondere beim Schwerverkehr



Die ÖV-Anbindung im Ort ist großteils gut bis sehr gut. Vor allem auf der Schiene und mit dem EFA-Shuttle ist sowohl überregional wie lokal ein passendes Angebot vorhanden. Neben punktuellen Fahrplanoptimierungen sind bei der Ausstattung der Bushaltestellen qualitative Verbesserungen unter anderem hinsichtlich Zugänglichkeit und Witterungsschutz erforderlich



Der Radverkehr hat nicht die erforderliche Sichtbarkeit im öffentlichen Raum. Die kompakte Siedlungsstruktur und die topographischen Gegebenheiten bieten aber gute Voraussetzungen zum Radfahren und um die vorhandenen Potenziale zu nutzen, ist die Erstellung eines kleinräumigen Zielnetzes im Radverkehr auf Basis der definierten Landesradrouten erforderlich



Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum ist unbefriedigend. Für Fußgänger sind entlang der zentralen Straßen nahezu durchgehend Gehsteige vorhanden, nicht immer aber in ausreichender Breite und Qualität. Hinsichtlich Sicherheit und Komfort ist vor allem die Errichtung von neuen und die Aufwertung von bestehenden Querungsstellen erforderlich

Agenda

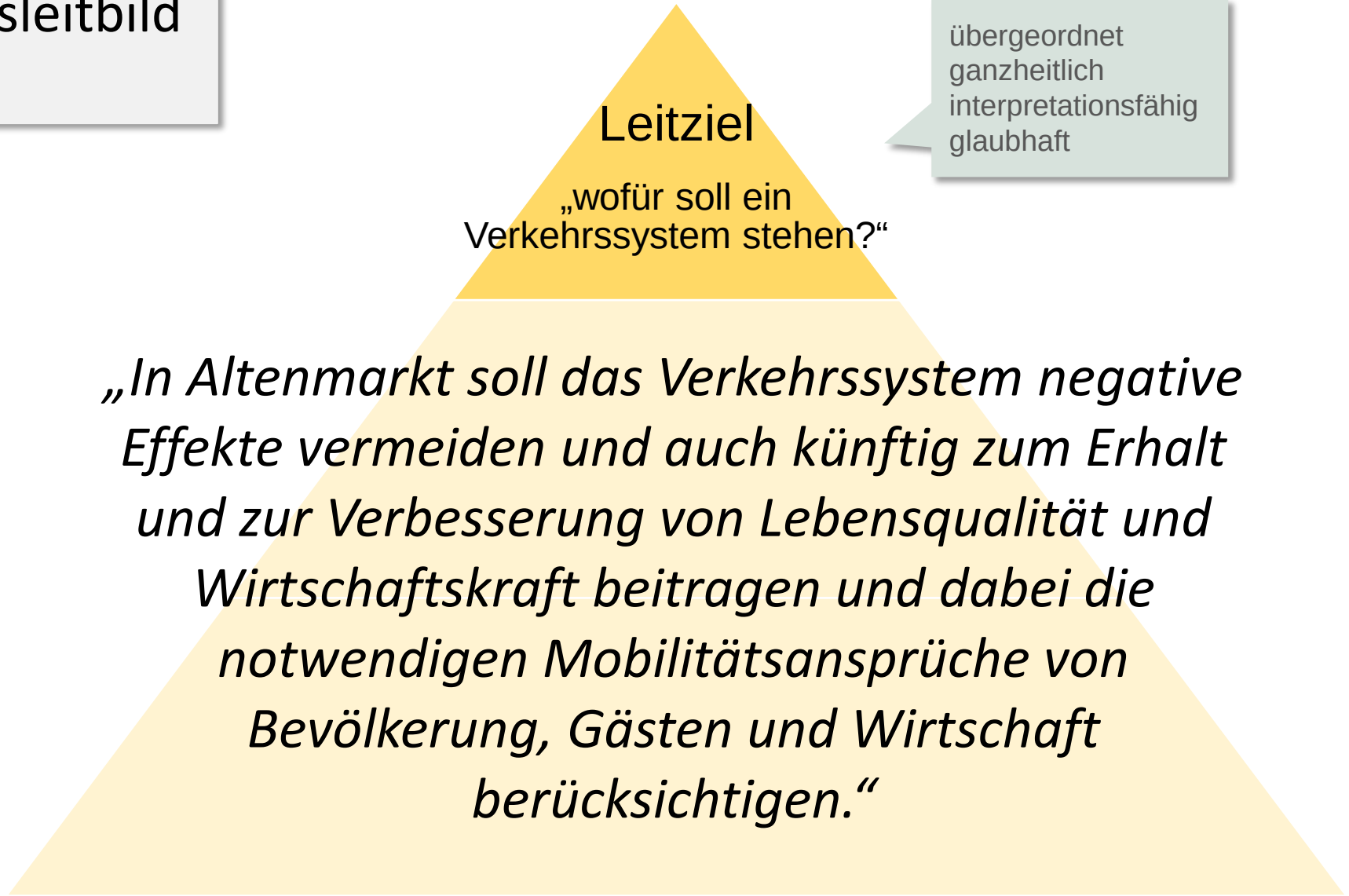
1. Vorgehensweise
2. Bestandserhebung
   - Kurzcharakteristik
   - Fußverkehr
   - Radverkehr
   - Öffentlicher Verkehr
   - Motorisierter Individualverkehr
3. Problem- und Potenzialanalyse
   - Online-Befragung
   - Vor-Ort-Erhebung
4. Ausblick

Ausblick

- Verkehrsleitbild mit Ziele-Definition
- Entwicklung von Lösungen und Maßnahmen auf Grundlage der Bestandsaufnahme
- Empfehlung von Sofortmaßnahmen
- Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern, Abstimmung mit dem Land Salzburg
- Erstellung Ergebnisbericht mit Priorisierung und Zeitplan für die weitere Umsetzung der Maßnahmen

Verkehrsleitbild

Leitziel



Verkehrsleitbild

Teilziele



übergeordnet
ganzheitlich
interpretationsfähig
glaubhaft

umwelt- und ressourcenschonend

Es sollte allen möglich sein, umwelt- und ressourcenschonend mobil zu sein. Um das zu ermöglichen, ist eine verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erforderlich. Dadurch kann eine Reduktion der Luft- und Lärmbelastung im Ortsgebiet erzielt und der vor allem im Zentrum nur begrenzt zur Verfügung stehende Raum effizienter genutzt werden.

gerecht und inklusiv

Ein barrierefreies, leistbares und allen Bürgerinnen und Bürgern zugängliches Mobilitätssystem, ist wesentlicher Bestandteil für ein attraktives Leben in der Gemeinde.
Es muss deshalb sichergestellt sein, dass ein zuverlässiges Angebot zur Verfügung steht, das die unterschiedlichen Bedarfe hinreichend berücksichtigt.



gesund und sicher

Eine gesunde Art der Fortbewegung durch regelmäßiges Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen sollte gefördert und damit ein Beitrag zur Stärkung des körperlichen und seelischen Wohlbefindens geleistet werden. Voraussetzung dafür sind geeignete Rahmenbedingungen, die eine ausreichend hohe Verkehrssicherheit gewährleisten.

vielseitig und intermodal

Die Erfüllung der vielfältigen Mobilitätsbedarfe sollte nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt sein sondern auf ein umfassendes Portfolio unterschiedlicher Verkehrsmittel zurückgreifen können. Unabhängig von Start, Ziel und Uhrzeit sind dafür zuverlässige Alternativen anzubieten, die den Bürgerinnen und Bürgern eine einfache Nutzung ermöglichen.

Verkehrsleitbild
Handlungsstrategien

Beispiel
Ebersberg / Bayern



Strategie 01
Den Kfz-Verkehr stadtverträglich machen



Strategie 02
Flächenversiegelung minimieren



Strategie 03
Nachverdichtung vorantreiben



Strategie 04
Den öffentlichen Verkehr ausbauen



Strategie 05
Dem Radverkehr mehr Raum geben



Strategie 06
Zum Zufußgehen animieren



Strategie 07
Das Verkehrssystem barrierefrei und inklusiv gestalten



Strategie 08
Den öffentlichen Raum allen zur Verfügung stellen



Strategie 09
Mobilität für alle leistbar machen

Ebersberg ist klimafit

Ebersberg ist aktiv

Ebersberg ist gerecht

Lösungen und Maßnahmen

Entwicklungsprozess

Prüfen, Anpassen, Weiterentwickeln
(bei Bedarf)

1	**Bestandsanalyse**	**Wie ist die aktuelle Situation?** (Stärken, Schwächen, Potenziale)
2	**Leitziel**	**Wohin wollen wir?** (z. B. nachhaltige und leistungsfähige Mobilität)
3	**Querschnittsziele**	**Was ist uns dabei wichtig?** (z. B. Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Lebensqualität)
4	**Handlungsstrategien**	**Wie erreichen wir unsere Ziele?** (z. B. Förderung Umweltverbund, Vermeidung unnötiger Fahrten)
5	**Teilziele nach Handlungsfeldern**	**Was konkret wollen wir erreichen?** (z. B. Radverkehr stärken, ÖV verbessern)
6	**Netzlösungen und Planungskonzepte**	**Wie sieht das in der Praxis aus?** (z. B. Radwegenetz, ÖV-Angebot, Parkraummanagement)
7	**Konkrete Maßnahmen**	**Was wird umgesetzt?** (z. B. Ausbau Radweg, Anpassung Busfahrplan, neue Mobilitätsangebote)



Lösungen und Maßnahmen

Werkzeugkasten

Beispiel
Raubling / Bayern

→ Zeithorizont

Beginn	Sofort-maßnahmen 2025/2026	kurzfristige Maßnahmen 2025-2030	mittelfristige Maßnahmen 2030-2035	langfristige Maßnahmen ab 2035

1.1 Verkehrs-sicherheit Bahnhofstraße	1.2 Attraktivierung St2363 Zentrum	1.3 Optimierung St2363 Bereich Lidl																	
1.5 Umgestaltung Knoten St2363 / St.-Nikolaus-Str																			
1.7 Verkehrsführung Pfraundorf	1.8 Sicheres Schulumfeld	1.9 Radroute Brannenburg	1.10 Radroute Bad Feilnbach	1.11 Gestaltung Ortsdurchfahrt Kirchdorf	1.12 Attraktivierung Poststraße	1.13 Fahrverbote Durchgangs-verkehr	1.14 Aufhebung Bedarfsumleitung	1.15 Radroute Rosenheim	1.16 Radroute Neubeuern										
2.2 Querungen Großholzhausen	2.3 Querung Neue Kreisstraße / Bahnhofstraße	2.4 Verbindung Nicklheimer Str. / Kreisstraße	2.5 Organisation Ruhender Verkehr	2.6 Optimierung Hauptradrouten abseits	2.7 Anrufsammeltaxi in der Region	2.8 Beseitigung Engpässe B15													
2.15 Einrichtung Mobilitätszentrale	2.16 Modalfilter Pfraundorf	2.17 Modalfilter Akeleiweg	2.18 Modalfilter Nicklheimer Straße	2.19 Verkehrsführung Edelweißweg	2.20 Aufgang FG-Unterführung St2363	2.21 Verkehrsbe-ruhigung Anliegerstraßen	2.22 Harmonisierung Geschwindigkeits-regime	2.23 Zu-/Abfahrt Michael-Ende-Schule	2.24 Einmündung und Mittelinsel Nicklheim	2.25 Schulbushalte-stelle Grünthal / Fuchsbichl	2.26 Geh- und Radweg Am Baumgarten	2.27 Bushaltestelle Im Einfang	2.28 Ausbau ÖV-Liniennetz	2.29 Mobility Hub Bahnhof Raubling	2.30 Verkehrs-beruhigung GS Redenfelden	2.31 Nachtbus an Wochenenden	2.32 Fahrbahnteiler St2089 Kleinholzhausen	2.33 Optimierung Kreuzung St2363 / Angererstraße
3.5 Überarbeitung Stellplatzsatzung	3.6 Verlegung Bushaltestelle Pfraundorf	3.7 Verlegung Bushaltestelle Redenfelden	3.8 Wegweisung und Kennzeichnung Radrouten	3.9 Umgestaltung Kreuzung Kapellenweg / Am Ammer	3.10 Optimierung Unterführung Bahnhof	3.11 Optimierung Kreuzung Kapellenweg / Kirchdorfer Str	3.12 Sammelgarage Redenfelden	3.13 Querung St2363 Höhe Eichenweg											
3.15 Verkehrs-beruhigung Wohnquartiere	3.16 Fahrgemein-schaften fördern	3.17 Angebot Bike-Sharing	3.18 Carsharing in der Region	3.19 Geschwindigkeit St2363 südliche Ortseinfahrt	3.20 Bahnhaltestelle Raubling Nord	3.21 Kreisverkehr St2363 Reischenhart													

Werkzeugkasten

Empfehlungen als Grundlage für vertiefte Beratungen in den Gremien der Gemeinde und anschließende Detailplanung

Verkehrs- und Mobilitätskonzept Altenmarkt im Pongau

Bestandsanalyse und Bürgerumfrage



4. November 2026

MARKTGEMEINDE
ALTENMARKT IM PONGAU

BVR
Büro für Verkehrs- und Raumplanung
Dipl.-Ing. Klaus Schlosser
6020 Innsbruck - Karl-Kapferer-Straße 5
Telefon 0512/575737 81
office@bvr.at - www.bvr.at